



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)  
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 208]  
No. 208]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 25, 1986/वैशाख 5, 1908  
NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 25, 1986/VAISAKHA 5, 1908

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में  
रखा जा सके  
Separate Pageing is given to this Part in order that it may be filed as  
separate compilation

परिवहन मंत्रालय  
(रेल विभाग)  
(रेलवे बोर्ड)

नई दिल्ली, 25 अप्रैल, 1986

सं./83/एम टी पी/सी/40

संकल्प

1. भूमिगत (मैट्रो) रेलवे, कलकत्ता के संचालन के लिए साधारण नियम, जिनका प्रयोग यात्रियों के सार्वजनिक वहन के लिए किया जाना है, संशोधित किये गये हैं और कलकत्ता भूमिगत (मैट्रो) रेलवे (अस्थायी उपबंध) साधारण नियम, 1986 के विभिन्न अध्यायों में समाविष्ट कर दिए गए हैं।

2. भूमिगत (मैट्रो) रेलवे प्रणाली भारत में पहली बार प्रारम्भ की गई है और इसकी विशेषताएं चालू लाइन रेलों से काफी भिन्न हैं। अतः भूमिगत (मैट्रो) रेलवे कलकत्ता के लिए साधारण नियम भारतीय रेल (चालू लाइन) के साधारण नियम, 1976 से काफी बातों में भिन्न हैं।

3. ये संशोधित नियम सरकारी राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

4. ये नियम आदेशानुसार उपांतरित, संशोधित, विस्तृत या प्रति-स्थापित किए जाएंगे।

आदेश: आदेश किया जाता है कि यह संकल्प, कलकत्ता भूमिगत (मैट्रो) रेलवे (परिचालन और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985 के खंड 18 के साथ पठित भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1890 का 9) के खंड 47 की अपेक्षानुसार और भारतीय रेल (चालू लाइन) साधारण नियम, 1976 को अधिकांश करते हुए, जहां तक ये नियम कलकत्ता भूमिगत (मैट्रो) रेलवे से संबंधित हैं, अनुलग्नकों सहित सरकारी राजपत्र में अधिसूचना के अधीन प्रकाशित किया जाये और उसकी एक प्रति निरीक्षण के लिए भूमिगत (मैट्रो) रेलवे के स्टेशनों पर रखी जाये जैसा कि कलकत्ता भूमिगत (मैट्रो) रेलवे (परिचालन और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985 के खंड 18 के साथ पठित भारतीय रेल अधिनियम के खंड 47 के उपखंड (6) में निर्देशित किया गया है और संकल्प और इसके अनुलग्नकों की एक प्रति नीचे दी गयी सरकारों, प्रशासनों और अधिकारियों को सूचनार्थ संसूचित की जाये।

(आर. पी. सिंह)

सदस्य, यातायात, रेलवे बोर्ड,  
एवं भारत सरकार के पदेन सचिव

भूमिगत रेल

नियम

साधारण नियम 1986

भूमिगत रेल सेवकों के मार्गदर्शन के लिए

पारबर्हन मन्त्रालय

(रेल विभाग)

(नवम्बर 1986)

नई दिल्ली, 25 अप्रैल, 1986

अधिसूचना

सा.का.नि. 680(अ). --कोईप मन्त्रालय, कलकत्ता भूमिगत रेल (प्रचालन और अनुरक्षण) अध्यायी उपबंध अधिनियम, 1985 (1985 का 10) की धारा 18 के साथ पठित भारतीय रेल अधिनियम 1890 (1890 का 9) की धारा 47 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और कलकत्ता भूमिगत रेल (अध्यायी उपबंध) साधारण नियम, 1984 को अधिकांश करने हुए, निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात्—

अध्याय-1

### 1.1 संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ

1. इन नियमों का संक्षिप्त नाम कलकत्ता भूमिगत रेल (अध्यायी उपबंध) साधारण नियम, 1986 है।

2. ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

### 1.2 परिभाषाएँ

इन नियमों में जब तक कि संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो—

1. 'अधिनियम' में कलकत्ता भूमिगत रेल (प्रचालन और अनुरक्षण) अध्यायी उपबंध अधिनियम, 1985 (1985 का 10) अभिप्रेत है,

2. 'पर्याप्त दूरी' से सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी अभिप्रेत है,

3. 'प्रवेश प्रकाशन' से रेल गाड़ी पहुंचने पर स्वतः नियंत्रित मिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था अभिप्रेत है,

4. 'अनुमोदित विशेष अनुदेश' से आयुक्त द्वारा अनुमोदित या अधिकृत विशेष अनुदेश अभिप्रेत है,

5. 'प्राधिकृत विद्युत व्यक्ति' में ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे विद्युत उपकरण या परिपथ पर विनिर्दिष्ट कार्य करने के लिए सम्यक् रूप से प्राधिकृत किया गया है और ऐसा प्राधिकार इस प्रयोजन के लिए सशक्त भूमिगत रेल प्रशासन के किसी अधिकारी द्वारा दिया गया है,

6. 'प्राधिकृत अधिकारी' से वह व्यक्ति अभिप्रेत है जो भूमिगत रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से या उसके पद के आधार पर, अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिए विद्युत सम्यक् रूप से सशक्त किया गया है,

7. 'प्रस्थान करने का प्राधिकार' से कार्यक्रम प्रणाली के अधीन रेल गाड़ी के चालक मोटरकर्मी को अपनी रेल गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए दिया गया प्राधिकार अभिप्रेत है,

8. 'सहायक उप स्टेशन (ओरिजिलियरी सब स्टेशन)' से वह उप स्टेशन अभिप्रेत है जहां उच्च वोल्टता वाली प्रत्यावर्ती धारा को 415/230 वोल्ट डिष्ट धारा में संपरिवर्तित करने के लिए उपकरण की व्यवस्था की गई है,

9. 'एक्सल काउंटर' से ऐसी वैद्युत युक्ति अभिप्रेत है जो तब जब वह मार्ग पर किन्हीं दो बिन्दुओं पर उपलब्ध करायी जाए तो 'एक्सनों

की संख्याओं' और 'एक्सलों की स्थितियों' ज्ञात कर सके यह साधित करती है कि एक्सल दो बिन्दुओं के बीच मार्ग का सफाया हो गया है या नहीं, यह है,

10. 'ब्लॉक वापसी (ब्लॉक बैक)' से एक ब्लॉक स्टेशन से ठीक पिछले ब्लॉक स्टेशन को इस संदेश का प्रेषण अभिप्रेत है कि ब्लॉक स्टेशन व्यवधानित है या व्यवधानित किए जाने वाला है,

11. 'ब्लॉक अग्रण (ब्लॉक फॉरवर्ड)' में एक ब्लॉक स्टेशन से ठीक अगले ब्लॉक स्टेशन को इस संदेश का प्रेषण अभिप्रेत है कि अगला ब्लॉक स्टेशन व्यवधानित है या व्यवधानित किए जाने वाला है,

12. 'ब्लॉक सेक्शन' से विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विनिर्दिष्ट ब्लॉक स्टेशनों के बीच परिचालित वाहन का वह भाग अभिप्रेत है जिस पर ब्लॉक सेक्शन की दूरी और के ब्लॉक स्टेशन से कोई परिचालित रेल गाड़ी प्रवेश की अनुमति के बिना प्रवेश नहीं कर सकती है,

13. 'बंध बाड़' में परिचालित रेल में विद्युत अविच्छिन्नता के लिए कर्षण प्रत्यावर्तन धारा (करंट) के लिए या मिगनल ट्रेक सर्किट के लिए संयोजन अभिप्रेत है,

14. 'रोकक ब्रेकिंग दूरी' से वह दूरी अभिप्रेत है जो ट्रेक, बसान, रेलगाड़ी के वजन और उसकी गति को ध्यान में रख कर, सामान्य रोकक दशाओं के अधीन रोकने के लिए किसी रेल गाड़ी द्वारा अपेक्षित हो,

15. 'कनेक्टर दिन' से अक्टूबर से अक्टूबर तक के अवधि अभिप्रेत है।

16. 'कारजोड' में वह क्षेत्र अभिप्रेत है जहां भूमिगत रेल गाड़ियाँ और डिब्बों को प्रारम्भ के लिए या किसी अन्य कार्य के लिए निम्नलिखित अन्तर्गत उन्हें खड़ा करना भी है, रखा जाता है,

17. 'केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण' से वह प्रणाली अभिप्रेत है जिसमें उस मार्ग पर, जिसको यह प्रणाली लागू है रेल गाड़ियों का कार्यक्रम किसी दूरवर्ती अनिहित स्थान से नियंत्रित स्थिर मिगनलों द्वारा शासित होता है,

18. 'केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रचालक' में झूटी पर तैनात वह व्यक्ति अभिप्रेत है, जो केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रणाली प्रचालन के लिए उस समय जिम्मेदार है,

19. 'परिपथ (सर्किट)' से विद्युत प्रवाह के क्षेत्र में जुड़े चालकों और विद्युत साधन की व्यवस्था अभिप्रेत है,

20. 'परिपथ मुख्य (सर्किट मेन ग्रुप)' में कोई भी ऐसा चाहे वह उपकरण के साथ सुवाह्य रूप से या अभिन्न अभिप्रेत जुड़ा हो, है, जिसका उपयोग 'कार्य करने की अनुज्ञा' जारी करने के पहले किया जाता है,

21. 'मध्यम भूमिगत रेल सेवक' से वह भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है जो सीपे गए कर्तव्यों का जिम्मा लेने और उनके पालन के लिए सम्यक् रूप से अर्हित और नाम निर्दिष्ट है,

22. 'संचालक मोटरकर्मी' से रेल गाड़ी का (पिछले डिब्बे में) तत्समय प्रचाली कोई मध्यम भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है और इसके अंतर्गत द्वितीय मोटरकर्मी या कोई अन्य मध्यम भूमिगत रेल सेवक भी जो संचालक मोटरकर्मी के कर्तव्यों का निर्वहन कर सकता है,

23. 'नियंत्रण कार्यालय' से रेल गाड़ियों के संचालन का समग्र रूप से नियंत्रण करने वाला संगठन अभिप्रेत है और इसके अन्तर्गत केन्द्रीय नियंत्रण और क्षेत्र नियंत्रण भी हैं,

24. 'संयोजक (कनेक्शन)' से, जब उनका उपयोग परिचालित साइन के संदर्भ में किया जाए तब, वे कांटे और कैंची (त्रासिंग) या

अन्य साधन अभिप्रेत हैं जिनका उपयोग ऐसी लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिए या उसे पार करने के लिए किया जाता है,

25. 'दिन और रात' से सूर्योदय से सूर्यास्त और सूर्यास्त से सूर्योदय की अवधि अभिप्रेत है,

26. 'यातायात की दिशा' से वह दिशा अभिप्रेत है जिसके लिए लाइन का संकेन दिया गया है,

27. 'चालक मोटरकर्मी' से रेल गाड़ी का चालक या रेल गाड़ी के चलने के लिए तत्समय प्रभारी कोई सक्षम भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है,

28. 'भू' से अभिप्रेत है पृथ्वी का साधारण स्थूल और उसके साथ सीधे विद्युत संयोजन का कोई चालक,

29. 'भूयोजित' से भूमि के साधारण स्थूल से ऐसी रीति से संयोजन अभिप्रेत है जो खतरे के बिना सब समय विद्युत ऊर्जा का तुरन्त विसर्जन सुनिश्चित करेगा,

30. 'विद्युत संचार उपकरण' से टेलीफोन अभिप्रेत है,

31. 'विद्युत रेलपथ और संकर्म' से कर्षण संस्थापन (ट्रैक्शन इन्स्टालेशन) अभिप्रेत है, जिसके अन्तर्गत तृतीय रेल और भूमिगत रेल पर उपलब्ध अन्य संबंधित कार्य भी हैं,

32. 'सम्मुख (फोसिंग) और अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटे' कांटों पर चलते समय गाड़ी या यान की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कांटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि कांटों के प्रचालन से इनकी ओर जाती हुई रेल गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी ओर मोड़ी जा सकती है तो वे 'सम्मुख कांटे' कहलाते हैं,

33. 'झंडीवाला' से अभिप्रेत है कोई ऐसा भूमिगत रेल सेवक जो हस्तचालित सिगनल-व्यवस्था और कांटों के प्रचालन तथा सिगनलों से सुपरिचित है और जिसे स्टेशन मास्टर की सहायता करने के लिए तैनात किया गया है,

34. 'स्थिर सिगनल' से अभिप्रेत है किसी नियत स्थान का वह सिगनल जो रेल गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करता है और सामान्य सिगनल व्यवस्था प्रणाली का भाग रूप है,

35. 'उल्लंघन बिन्हु' से वह बिन्हु अभिप्रेत है जहां दो लाइनों के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, निर्धारित मानक आयाम का उल्लंघन होता है,

36. 'गैंगमैन' से रेलपथ या उससे संबंधित काम पर नियोजित भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है,

37. 'गैंगमेट' से रेलपथ पर या उससे संबंधित काम पर नियोजित कर्मचारियों के गैंग का भारसाधक व्यक्ति अभिप्रेत है,

38. 'शीर्षान्तर' से रेल गाड़ियों के बीच समय का अंतराल अभिप्रेत है,

39. 'रेलपथ या संकर्म निरीक्षक' से रेलपथ, कांटों और सिगनलों, भूमिगत वाक्स संरचनाओं, वाह्य संरचनाओं, पुलों या उनसे संबंधित अन्य कार्य के निर्माण या अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार निरीक्षक या सहायक निरीक्षक अभिप्रेत है,

40. 'अन्तःपाशी (इंटरलाकिंग)' से पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलों, कांटों और अन्य साधनों की ऐसी व्यवस्था अभिप्रेत है जो यांत्रिक या विद्युत पाशन या दोनों द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध है कि सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में ही होना चाहिए,

41. 'पृथक्करण' से अभिप्रेत है विद्युत प्रदाय के सभी ओलों से संबंध विच्छेद करना,

42. 'पृथक्करण (आइसोलेशन)' से वह व्यवस्था अभिप्रेत है जिसमें बिन्दुओं को नियत करके या अन्य अनुमोदित साधनों से इस प्रकार पृथक्कृत लाइन का अन्य सद्विधित लाइन या लाइनों से व्यवधान के खतरे से सुरक्षा संसूचित की जाती है,

43. 'जम्पर केबल' से कोई ऐसा केबल अभिप्रेत है जिसमें किसी अंतर को भरने के लिए अर्थात् परिचालित रेल, केबल या पाइप में अस्थायी विद्युत संयोजन के रूप में उपयोग के लिए क्लिपों की व्यवस्था होती है,

44. 'विद्युन्मय' से अभिप्रेत है वैद्युत रूप से चार्ज किया हुआ,

45. 'यातायात-इतर समय (नान ट्रैफिक ट्रावर्स)' से रात में अंतिम यात्री रेलगाड़ी और आगामी सुबह की प्रथम यात्री रेलगाड़ी के चलने के समय के बीच की अवधि अभिप्रेत है,

46. 'अवरोध और उसके सजातीय पदों' के अन्तर्गत किसी लाइन पर या उसका उल्लंघन करने वाली कोई रेलगाड़ी, यान या अवरोध या ऐसी कोई दशा है जो रेलगाड़ियों के लिए संकटजनक है,

47. 'विवृत परिपथ' से वह दशा अभिप्रेत है जब परिपथ, स्विच को खोलने से या अन्यथा अपूर्ण रह जाए, जिसके फलस्वरूप विद्युत धारा का प्रवाह न हो सके,

48. 'यात्री रेल गाड़ी' से अभिप्रेत है ऐसी कोई रेलगाड़ी जो केवल या मुख्य रूप से यात्रियों के वहन के लिए प्राशयित है,

49. 'प्रवेश की अनुज्ञा' से किसी ग्लाक स्टेशन द्वारा पिछले ग्लाक स्टेशन को रेल गाड़ी को वहां से छूटने के लिए और प्रथम कथित ग्लाक स्टेशन में प्रवेश करने के लिए दी गई अनुज्ञा अभिप्रेत है।

50. 'कांटा और ट्रेप सुचक' सिगनल नहीं है किन्तु वे ऐसे साधन हैं जो कांटों पर फिट किए गए हैं और उनके साथ प्रचालित होकर कांटों के सेट होने की स्थिति बताने वाले साधन हैं,

51. 'रेडियो टेलिफोन' से रेल गाड़ी के डिब्बे (कैब) और नियंत्रण के बीच बेतार टेलिफोन संचलन प्रणाली अभिप्रेत है।

52. 'अभिग्रही उपस्टेशन (रिसीविंग सब स्टेशन)' से वह उपस्टेशन अभिप्रेत है जहां 33 किलो वोल्ट प्रत्यावर्तित धारा प्रदाय की प्राप्ति होती है और 11 किलो वोल्ट विष्ट धारा में परिवर्तन कर दिया जाता है।

53. 'विष्टकारी (रेक्टिफायर)' से प्रत्यावर्ती धारा को विष्ट धारा में संपरिवर्तित करने वाला साधन अभिप्रेत है,

54. 'चल स्टॉक अधीक्षक' से वह भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत जो रेल गाड़ियों की परीक्षा करने और सुरक्षित यात्रा के लिए उनके ठीक होने का प्रमाण-पत्र देने के लिए सम्यक् रूप से प्रशिक्षित है और इसके अन्तर्गत कोई अन्य भूमिगत रेल सेवक भी है जो तत्समय चल स्टॉक अधीक्षक के कर्तव्यों का निर्वहन कर सकता है।

55. 'परिचालित लाइन (रनिंग लाइन)' से ऐसी लाइन अभिप्रेत है जिसका उपयोग स्टेशनों से और उनके बीच रेल गाड़ियों के परिचालन के लिए किया जाता है और इसके अन्तर्गत स्टेशनों में प्रवेश करते या छोड़ते समय किसी रेलगाड़ी द्वारा प्रयुक्त संयोजन यदि कोई हो, भी है,

56. 'परिचालित रेलगाड़ी (रनिंग ट्रेन)' से ऐसी रेलगाड़ी अभिप्रेत है जो प्रस्थान कर चुकी है किन्तु जिसने अपनी यात्रा पूरी नहीं की है,

57. 'सेक्शन अन्तर (सेक्शन गैप)' से दो विभिन्न कोडों द्वारा भरे गए तृतीय रेल की लंबाइयों के बीच का अन्तर अभिप्रेत है,

58. 'लघु परिपथ (शॉर्ट सर्किट)' में परिपथ में वह दंपपूर्ण दशा अभिप्रेत है जो विद्युत धारा के निम्न प्रतिरोधवाले किम पथ के लगाने से उत्पन्न होती है,

59. 'शॉर्टिंग' से वर्षण मोटरों या किसी अन्य स्वन चालित यान के साथ या उसके बिना, जोड़ने, चलाने करने या स्थान बदलने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए डिब्बे (कोच) या डिब्बों का संचलन अभिप्रेत है,

60. 'विशेष अनुदेश' से विशिष्ट मामलों या परिस्थितियों की बावत प्राविष्ट अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किए जाने वाले अनुदेश अभिप्रेत है,

61. 'विनिर्दिष्ट' से विशेष अनुदेश द्वारा या उसके विनिर्दिष्ट अभिप्रेत है,

62. 'स्टेशन' से किसी भूमिगत रेल लाइन पर वह स्थान अभिप्रेत है जहाँ यात्री यातायात का प्रबन्ध है,

63. 'स्टेशन सीमा' से भूमिगत रेल सेक्शन अपनी सीमा तक अभिप्रेत है जो विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विनिर्दिष्ट स्टेशन मास्टर के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन होगा,

64. 'स्टेशन मास्टर' से ड्यूटी पर तैनात मंसा व्यक्ति अभिप्रेत है जो उस समय स्टेशन सीमाओं के भीतर स्टेशन और यातायात के कार्य-करण के लिए जिम्मेदार है और इनके गन्तव्य सहायक स्टेशन मास्टर या वह व्यक्ति भी है जिसके स्वतन्त्रार संधन में उस समय भिन्ननों का कार्यकरण है और जो प्ररुत कार्यकरण प्रणाली के अधीन रेलगाड़ियों के कार्यकरण के लिए जिम्मेदार है,

65. 'स्टेशन सेक्शन' से किसी ब्लाक स्टेशन को स्टेशन सीमाओं का वह ाग अभिप्रेत है जो सटे हुए ब्लाक सेक्शन की सीमा बनाता है,

66. 'सहायक नियम' से वह विशेष अनुदेश अभिप्रेत है जो तत्समयों साधारण नियम का सहायक है और वह किसी साधारण नियम से त्रिमवादी नहीं होगा,

67. 'उपस्टेशन (सब स्टेशन)' से विद्युत ऊर्जा की प्राप्ति और संचार के लिए विद्युत उपस्कर से युक्त कोई वन या क्षेत्र अभिप्रेत है,

68. 'कार्यकरण प्रणाली' से रेलगाड़ियों के कार्यकरण के लिए तत्समय अध्याय 7 में विनिर्दिष्ट एक या एक से अधिक प्रणाली अभिप्रेत है,

69. 'प्रस्थायी भू' से अतिरिक्त भू अभिप्रेत है जिसका उपयोग कार्य करने की अनुज्ञा जारी करने के बाद किया जाता है और जिसे कार्य करने की अनुज्ञा की रद्द करने के पहले अवश्य हटा दिया जाना चाहिए,

70. 'तृतीय रेल (थर्ड रेल)' में परिचालित रेलों के पाश्व' में लगाए गए विद्युत रोधकों पर रेल अभिप्रेत है जिनके द्वारा विद्युत रेल गाड़ियों को विद्युत शक्ति का प्रदाय धारा सग्राहकों के माध्यम से किया जाता है,

71. 'ट्रैक सर्किट' से वह विद्युत परिपथ (नकिट) अभिप्रेत है जो ट्रैक के किसी ाग पर किसी यान को उपस्थिति ज्ञान करने के लिए लगाया जाता है और ट्रैक क पटरिया सर्किट का ाग रूप है,

72. 'ट्रैक फीडर रोधक (ट्रैक फीडर ब्रेकर)' से वह परिपथ रोधक अभिप्रेत है जो तृतीय रेल उपस्कर के 750 वोल्ट डिष्ट धारा के प्रदाय का नियंत्रण करता है,

73. 'यातायात नियंत्रक' से ड्यूटी पर तैनात वह भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है जिसे वाक संचार प्रणाली उपलब्ध कराई गई है और जो भूमिगत रेल के किसी सेक्शन पर उस समय यातायात के प्रचालन के विनियमित करने के लिए जिम्मेदार है,

74. 'यातायात समय' से प्रातः समय प्रथम अनुसूचित रेल गाड़ी के प्रचालन के प्रस्थान समय और रत में अंतिम अनुसूचित रेलगाड़ी के समाप्ति-समा के बीच की अवधि अभिप्रेत है,

75. 'वर्षण विद्युत धारा (ट्रेक्शन करेंट)' से किसी विद्युत रेलगाड़ी द्वारा संचलन के लिए 750 वाट डिष्ट धारा पर ली गई धारा अभिप्रेत है,

76. 'वर्षण शक्ति वितरण (ट्रेक्शन पावर वट्रिब्यूशन)' से वह सक्षम भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है जो उस समय भूमिगत रेल की वर्षण शक्ति वितरण प्रणाली पर विद्युत शक्ति के प्रदाय और उससे संबंधित प्रचालना का नियंत्रण करने के लिए जिम्मेदार है,

77. 'वर्षण शक्ति वितरण प्रणाली (ट्रेक्शन पावर डिस्ट्रिब्यूशन सिस्टम)' से वह शक्ति वितरण प्रणाली अभिप्रेत है जिसका व्यवस्था वर्षण के प्रचालना के लिए की गई है।

78. 'वर्षण उपस्टेशन (ट्रेक्शन सब स्टेशन)' से वह उपस्टेशन अभिप्रेत है जहाँ डिष्ट धारा ट्रांसफार्मर मेटा द्वारा प्रत्यावर्ती धारा का डिष्ट धारा में परिवर्तित करने के लिए उपस्कर को व्यवस्था की गई है,

79. 'रेलगाड़ी' से किसी भाग पर चालन का ठाना चार गलिया-रेदार सारा डिब्बा के एक या एक से अधिक एकक या ट्रेलर गहित या उनके बिना स्वतन्त्र यान अभिप्रेत है जिसे ट्रैक के आसानी से उठाया नहीं जा सकता है,

80. 'ट्रांसफार्मर' में निम्नित वाटता पर प्रत्यावर्ती धारा की परिवर्तित और उरका प्रदाय करने के लिए स्थिर या साधित अभिप्रेत है,

81. 'डिस्टन्ती सिगनल-व्यवस्था' से वह दिनगल व्यवस्था अभिप्रेत है जिसमें भिन्नगल, जिसमें एक समय में, दो सवेता में कोई एक प्रदर्शित करते हैं।

1.3 इन नियमों में प्रयोग किए गए सभी अन्य शब्द और पद जो परिभाषित नहीं किए गए हैं किन्तु अधिनियम या सन्निर्माण अधिनियम में परिभाषित किए गए हैं वे वही अर्थ होंगे जो उनके उन अधिनियमों में हैं।

#### 1.4 स्टेशनों का वर्गीकरण

1. इन नियमों के प्रयोजन के लिए स्टेशनों को तीन प्रवर्गों में विभाजित किया जाएगा, यथा—

- (क) टर्मिनल ब्लाक स्टेशन, वे स्टेशन हैं, जहाँ चालू लाइने समाप्त होती हैं,
- (ख) मध्यवर्ती ब्लाक स्टेशन, वे स्टेशन हैं जहाँ चालू लाइने समाप्त नहीं होती हैं,
- (ग) गैर ब्लाक स्टेशन वे स्टेशन हैं, जो खण्ड (क) और (ख) में विनिर्दिष्ट से निम्न हैं।

2. चालन मोटर सैन का, अध्याय 7 में विनिर्दिष्ट कार्यकरण प्रणाली के अधीन उप-नियम (1) के खण्ड (क) और (ख) में विनिर्दिष्ट स्टेशनों से प्रस्थान करने का प्राधिकार प्राप्त करना चाहिए।

#### अध्याय-2

भूमिगत रेल सेवा का संचालन चालू होने वाले नियम

2.1 नियमों की शक्ति देना—भूमिगत रेल प्रशासन—

- (क) (1) प्रत्येक स्टेशन को ;
- (2) प्रत्येक अनुसूचित शेड को ; और
- (3) ऐसे अन्य कार्यालयों को जो विनिर्दिष्ट किए जाएं नियमों तथा उनमें किए गए संशोधनों की एक प्रति देना।

(ख) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक को, जिसे नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गई है, इन नियमों की या उसके कार्य के संबंधित नियमों के भाग की एक प्रति देगा ;

2.2 नियमों की प्रति की देखभाल:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक, जिसे इन नियमों की प्रति दी गई है

(क) ड्यूटी के समय अपनी प्रति अपने पास आसानी से उपलब्ध रखेगा ;

(ख) उसमें सभी संशोधन समाविष्ट करता रहेगा ;

(ग) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर उसे प्रस्तुत करेगा ;

(घ) उसकी प्रति खो जाने या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नयी प्रति प्राप्त करेगा ; और

(ङ) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों को सभी संशोधन मिल गए हैं और वे भी इस नियम के उपबंधों का पालन कर रहे हैं ।

2.3 नियमों की जानकारी:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक

(क) अपनी ड्यूटी से संबंधित नियमों से सुपरिचित रहेगा, और भूमिगत रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा कर रहा है ;

(ख) विनिर्दिष्ट परीक्षाओं को, यदि कोई है, उत्तीर्ण करेगा ;

(ग) अपना यह समाधान करेगा कि उसके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों ने खण्ड (क) और (ख) का अनुपालन किया है ; और

(घ) यदि आवश्यक है तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों को वे नियम समझायेगा जो उन्हें लागू होते हैं ।

2.4 नियमों के पालन में सहयोग:—प्रत्येक भूमिगत रेल-सेवक इन नियमों के पालन में सहयोग देगा और यदि उसे इन नियमों के किसी भंग का पता चलता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी और अन्य संबंधित प्राधिकारी को करेगा ।

2.5 अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम:—

(1) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक, रेल प्रशासन की ऐसी सभी संपत्ति की सुरक्षा और संरक्षण के लिए जिम्मेदार है जो उसके भार साधन में हैं ।

(2) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का प्रयास करेगा:—

(क) भूमिगत रेल परिसर में अतिचार,

(ख) भूमिगत रेल संपत्ति की चोरी, नुकसान या हानि,

(ग) स्वयं का या अन्य लोगों को क्षति, और

(घ) भूमिगत रेल में आग ।

2.6 नियमों और आदेशों का पालन:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक—

(क) सभी नियमों और विशेष अनुदेशों, तथा

(ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा दिए गए सभी विधि पूर्ण आदेशों का अनुपालन और पालन करेगा ।

2.7 ड्यूटी पर उपस्थिति:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक ऐसे समय और स्थान पर तथा उतनी अवधि के लिए ड्यूटी पर उपस्थित रहेगा जो भूमिगत रेल प्रशासन नियत करे और यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उसकी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वह वहाँ भी उपस्थित होगा ।

2.8 ड्यूटी से अनुपस्थिति:—

(1) कोई भूमिगत रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुज्ञा के बिना ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा, या अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी ड्यूटी नहीं बदलेगा जब तक उसे समुचित रूप से भारोन्मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी ड्यूटी का भारसाधन नहीं छोड़ेगा ।

(2) यदि ड्यूटी करता हुआ कोई भूमिगत रेल सेवक बीमारी के आधार पर ड्यूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा और तब तक अपनी ड्यूटी से नहीं हटेगा जब तक कि उस काम पर किसी सक्षम भूमिगत रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता ।

2.9 अल्कोहलिक पेय, शमक, स्वापक, उत्तेजक मादक द्रव्य या निमित्त का सेवन:—

(1) ड्यूटी पर तैनात कोई भूमिगत रेल सेवक, (चाहे वह रेल गाड़ी के प्रचालन से सीधा संबंधित है या नहीं) नशे की दशा में या किसी ऐसी दशा में नहीं होगा जिसमें कि किसी प्रकार के अल्कोहलिक पेय, शमक, स्वापक, उत्तेजक मादक द्रव्य या निमित्त का सेवन करने से, ड्यूटी देने की उसकी क्षमता का ह्रास होता है ।

(2) रेलगाड़ी के प्रचालन से सीधा सम्बद्ध कोई भी भूमिगत रेल सेवक, अपनी ड्यूटी आरम्भ करने से पूर्व आठ घंटे के भीतर कोई अल्कोहलिक पेय, शमक, स्वापक, उत्तेजक मादक द्रव्य या निमित्त का सेवन या प्रयोग नहीं करेगा, या ड्यूटी के दौरान ऐसे किसी पेय, औषध या निमित्त का सेवन या प्रयोग नहीं करेगा ।

2.10 भूमिगत रेल सेवकों का आचरण:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक

(क) ड्यूटी के समय यथा विनिर्दिष्ट बिल्दा व बर्दी पहनेगा और देखने में साफ सुथरा रहेगा,

(ख) ऐसी कोई फोशाक नहीं पहनेगा जो सार्वजनिक प्रदर्शन के लिए अनुपयुक्त हो,

(ग) चुस्त, सभ्य और शिष्ट रहेगा,

(घ) अवैध परितोषण की न तो याचना करेगा और न उसे स्वीकार करेगा ;

(ङ) जनता को हर प्रकार की उचित सहायता देगा और सही जानकारी देने में पूरी सावधानी बरसेगा,

(च) ड्यूटी के समय समाचार पत्रों और अपनी ड्यूटी से संबंधित प्रकाशनों से अन्यथा और प्रकाशन नहीं पढ़ेगा या रेडियो या अन्य गजेट नहीं चलाएगा,

(छ) ऐसी धमकी पूरी भंगिमा या ऐसे व्यवहार या ऐसी बहाने से दूर रहेगा जिससे भूमिगत रेल प्रशासन की आलोचना हो,

(ज) यदि उसकी ड्यूटी से यह अपेक्षित हो कि वह जनता से सम्पर्क करे तो वह उससे पूछे जाने पर बेहिचक अपना नाम और पदनाम बताएगा,

(झ) भूमिगत रेल (परिसर) में ड्यूटी के समय या बाह्य में वह ऐसा आचरण रखेगा जिससे जनता को उसके प्रति बिश्वास और श्रद्धा हो ।

## 2.11 सुरक्षा सुनिश्चित करने का कर्तव्य—

(1) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक—

- (क) जनता की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पूरा प्रयत्न करेगा,  
 (ख) ऐसी हर घटना की, जिसका उसे पता लगे और जिससे भूमिगत रेल के सुरक्षित या उचित प्रचालन पर असर पड़ता है, रिपोर्ट तुरन्त अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा, और  
 (ग) दुर्घटना या अवरोध उत्पन्न होने पर, मांग किए जाने पर, सभी सम्भव सहायता देगा।
- (2) यदि कोई भूमिगत रेल सेवक यह देखता है कि—
- (क) कोई सिगनल खराब है,  
 (ख) रेलपथ या संकर्म के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी भाषा है,  
 (ग) रेलगाड़ी में कोई खराबी है, या  
 (घ) कोई ऐसी असामान्य परिस्थिति है जिनके कारण रेलगाड़ियों के निरपेक्ष प्रचालन में या जनता की सुरक्षा में कोई बाधा पड़ने की संभावना है,

तो वह दुर्घटना रोकने के लिए उस परिस्थिति में सभी आवश्यक कार्यवाई तत्काल करेगा और जहाँ आवश्यक हो वहाँ, यथा संभव शीघ्र साधनों द्वारा यात्रियों को नियंत्रक को या सबसे समीप के स्टेशन मास्टर को शीघ्रतम संभव साधन से, सलाह देगा।

## अध्याय-3

## सिगनल

(क) सामान्य उपकरण

3.1 सिगनल—सिगनल वह संकेत है जो किसी चालक मोटर कर्मी या किसी संचालक मोटरकर्मी को उसकी रेलगाड़ी के संचालन को नियंत्रित करने के लिए सभी दशाओं में अनुमोदित विशेष अनुदेशों के प्रयोग के सिवाय, दिया जाता है।

3.2 सिगनलों के प्रकार—परिचालित लाइनों पर, कार शेटों और लाइनों में रेलगाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने के लिए प्रयुक्त सिगनल निम्नलिखित होंगे—

- (क) स्थिर सिगनल, और  
 (ख) हैंड सिगनल।

रंगीन बत्तियों द्वारा प्रदर्शित स्थिर सिगनल का संकेत दिन और रात में वही होना चाहिए।

3.3 स्थिर सिगनलों का लगाया जाना—कोई स्थिर सिगनल उसकी ओर आती हुई रेलगाड़ियों के चालक मोटरमैन को स्पष्ट दिखाई देना और जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया हो, उस लाइन के ठीक ऊपर या दाईं ओर लगाया जाएगा जिससे वह संबंधित है।

(ख) स्थिर सिगनल का वर्णन

3.4 स्थिर सिगनलों का प्रयोग—विशेष अनुदेशों के सिवाय, भूमिगत रेलों पर इन नियमों में यथाविनिर्दिष्ट स्थिर सिगनल लगाए जाएंगे।

3.5 रंगीन बत्ती वाले रोक सिगनल—

- (1) भूमिगत रेल पर सभी रोक सिगनल रंगीन बत्ती वाले द्विसंकेती सिगनल होंगे जैसा कि नीचे चित्रों में बताया गया है।  
 (2) कम दूरी (शार्ट रेंज) के रंगीन बत्ती वाले सिगनल सुरंग (टनेल) सेक्शन में सामान्यतः चालक मोटरमैन की दृष्टि-सह पर लगाए जाएंगे।

“आन” स्थिति



संकेतः

रुको

ल — लाल

“ऑफ” स्थिति



आगे बढ़ो

र — हरा

3.6 प्रवेश करने वाली रेलगाड़ियों के प्रवेश के लिए स्थिर रोक सिगनल:—

- (1) कोई होम सिगनल, उस लाइन के जिससे वह संबंधित है, सभी संयोजनों के बाहर लगाया जाएगा।
- (2) जहाँ भी आवश्यक हो अतिरिक्त अन्तरंग होम सिगनलों की व्यवस्था की जा सकेगी।

3.7 प्रस्थान करने वाली रेलगाड़ियों के लिये स्थिर रोक सिगनल:—

- (1) स्टार्टर सिगनल उस सीमा पर लगाया जाएगा जिसके आगे कोई भी रेलगाड़ी तब तक नहीं जा सकेगी जब तक कि चालक मोटरमैन को कार्यवर्ण प्रणाली के अधीन आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं दिया जाता।
- (2) स्टार्टर सिगनलों को उन सभी संयोजनों, जिनसे वे संबंधित हैं, के बाहर लगाया जाएगा, सिवाय उन स्टेशनों के जहाँ ब्लाक सेक्शन प्रारम्भ के बोर्ड लगाए गए हों।
- (3) स्टार्टर के पश्चात् शंटिंग का प्रचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

3.8 सिगनलों का समुच्चय अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन किसी रंगीन बत्ती वाले सिगनल को, पिछले स्टेशन के स्टार्टर सिगनल के साथ समुच्चय किया जा सकता है। जब इस प्रकार समुच्चय किया जाए, तो, इस प्रकार का प्रबंध होगा कि समुचित सिगनल 'आन' संकेत पर, उस समय तक लगाया जाएगा, जब तक कि स्टार्टर को 'आफ' करने की शर्त पूरी नहीं हो जाती।

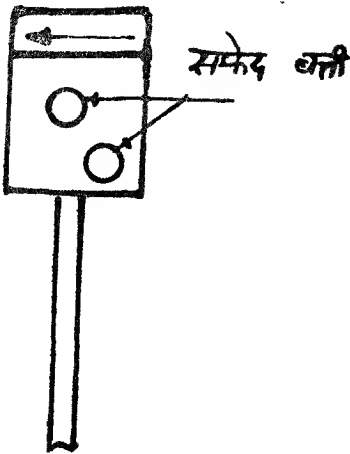
3.9 एक ही खम्भे पर एक से अधिक संकेत लगाना:—एक ही दिशा में जाने वाली रेलगाड़ी को निर्देश देने वाला एक से अधिक सिगनल, चाहे उसी लाइन पर हो या भिन्न लाइनों पर एक ही खम्भे पर, शंटिंग संकेत को छोड़कर, नहीं लगाया जाएगा।

3.10 शंट सिगनल:—

(1) शंट सिगनल, शंटिंग संचालन को नियंत्रित करने के लिए सहायक सिगनल है और स्थिति (पोजिशन) बत्ती प्रकार का सिगनल होगा। यह खम्भे पर अकेला या होम सिगनल से भिन्न किसी रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।

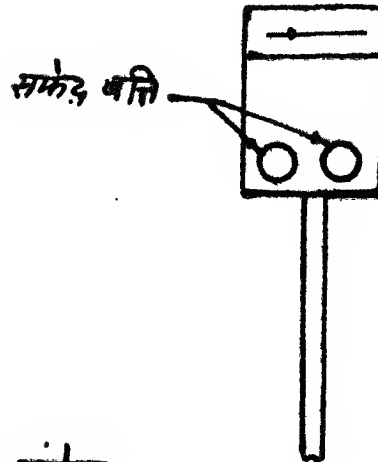
(2) शंट सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे विख्याते गये हैं:—

“आफ” स्थिति



धीरे-धीरे आगे बढ़ो  
शंटिंग के लिए धीरे धीरे  
आगे बढ़ें।

“आन” स्थिति



संकेत:

रुको

निर्देश:

एक दम रुक जाओ

(3) एक ही खम्भे पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाये जा सकते हैं और इस प्रकार लगे होने पर सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बायीं लाइन के लिये होगा और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल बाएं से दूसरी लाइन के लिए होगा और इसी प्रकार अन्य सिगनल भी होंगे।

(4) रोक सिगनल के नीचे लगा शंट सिगनल 'आन' स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखाएगा।

(5) जहाँ शंट सिगनलों की व्यवस्था नहीं की गई है वहाँ शंटिंग के लिए हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जा सकेगा।

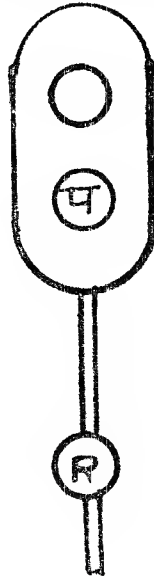
## 3 11 पुनरावृत्ति (रिपीटिंग) सिगनल —

- (1) आने वाली रेलगाडी के चालक मोटरमैन को ही स्थिर सिगनल के सकेत दोहराने के लिए उस स्थिर सिगनल के पीछे लगाए गए सिगनल को पुनरावृत्ति सिगनल कहते हैं ।

(2) पुनरावृत्ति सिगनल 'आर' चिह्न से युक्त रंगीन बत्ती वाला सिगनल होगा ।

(3) रंगीन बत्ती वाले पुनरावृत्ति सिगनल के मरने और निर्देश नीचे दिखलाये गये अनुसार होंगे

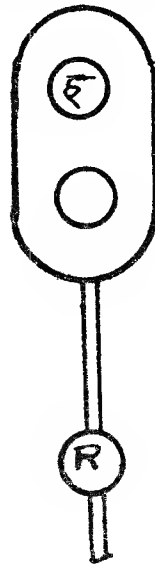
“आन स्थिति”



संकेत:-

“आन”

“आफ स्थिति”



“आफ”

निर्देश:-

जिस सिगनल को, यह दुहराया है  
वह “आन” है।  
य - पीला

जिस सिगनल को, यह दुहराया है  
वह “आफ” है।  
इ - पीला

3 12 विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) — उस स्थान से, जहाँ से सिगनल कार्य करता है, किसी स्थिर सिगनल का सकेत दिखलाई नहीं पड़ता हो तो विद्युत पुनरावर्तक के माध्यम से उस स्थान पर उस स्थिर सिगनल के सकेतों को दोहराया जाएगा ।

3 13 काटा निर्देशक (प्लान्ट इंडिकेटर) — जहाँ काटा निर्देशक की व्यवस्था है वहाँ जब सीधे जाने के लिए काटा लगा हो तो दोनों दिशाओं में छोटी सफेद बत्ती दिखाई पड़ेगी और दोनों जब मुड़ने के लिए काटा लगा हो तो दोनों दिशाओं में छोटी हरी बत्ती दिखाई पड़ेगी ।

## 3 14 प्रयोग में नहीं सिगनल —

(1) जब स्थिर रंगीन बत्ती वाला सिगनल प्रयोग में नहीं हो तो उसे दो छड़ों (त्रासड बार्स) से त्रास करके भुम्बिन किया जाएगा, प्रत्येक छड़ लम्बाई में 30 से मी और चौड़ाई में 10 से मी से कम नहीं होगी ।

(2) प्रयोग न किए जा रहे सिगनलों को प्रकाशित नहीं किया जाएगा ।

(3) सिगनलों के उपस्कर

3 15 स्टेशनो पर स्थिर सिगनलों की व्यवस्था करने का दायित्व — ब्लाक स्टेशनो पर यथा आवश्यक स्थिर सिगनलों की व्यवस्था की जाएगी, तथापि उन सेक्शनो पर, जहाँ केवल एक रेलगाडी प्रणाली के अनुसार

रेलगाडिया चलती हैं यथा आवश्यक स्थिर सिगनल या उसके बदले में अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार 'र' की और आगे बढो' के बोर्डों को व्यवस्था की जाएगी ।

3 16 ऐसे स्टेशनो पर जिन पर द्विचक्र सिगनल की व्यवस्था है, स्थिर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर —

(क) मध्यवर्ती ब्लाक स्टेशनो पर होम और स्टार्टर सिगनलों की व्यवस्था की जाएगी ।

(ख) किसी रॉमिनल ब्लाक स्टेशन पर विपरीत दिशा में होम सिगनल और स्टार्टर सिगनल की व्यवस्था की जाएगी ।

3 17 स्टेशनो पर साधारणतया अनिश्चित स्थिर सिगनल की व्यवस्था — उपर्युक्त नियम 10 में विहित सिगनल के न्यूनतम उपस्करों की अनिश्चित, प्रत्येक स्टेशन पर, ट्रेनों के सुरक्षापूर्ण प्रचालन के लिए, यथा आवश्यक, अन्य ऐसे ही स्थिर सिगनलों की व्यवस्था की जाएगी ।

3 18 स्थिर सिगनलों को चालू करना — स्थिर सिगनल तब तक काम में नहीं लाए जाएंगे जब तक रेल सुरक्षा आयुक्त उन्हें रेलगाडियों के निरापद प्रचालन के लिए पर्याप्त घोषित नहीं कर देता है ।

3 19 गैर ब्लाक स्टेशनो पर सिगनल — सिगनल के लगाये जाने से अभिमुखित हो जा सकेगी और रेलगाडिया ऐसी रीति से रोकी जा सकेंगी जैसी विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत की जाए ।



3.30 ट्रेप और अन्य काटे — स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई करेगा कि सभी ट्रेप और अन्य काटे उस लाइन के विरुद्ध सेट कर दिए गए हैं जिसे उन्हें पृथक करना है ।

3.31 काटे —

- (1) जब विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत किया जाए तब के सिवाय सभी काटे सामान्यतः सीधी लाइन के लिए सेट रहेंगे ।
- (2) स्टेशन मास्टर की पूर्ण अनुज्ञा के बिना कोई भी भूमिगत रेल सेवक मरम्मत करने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए किसी भी काटे सिग्नल या अन्य फिटिंग या किसी अन्य अन्तर्पथिन या अन्य जुड़ने वाली गियर में हस्तक्षेप नहीं करेगा ।
- (3) विशेष अनुदेशों द्वारा यथा प्राधिकृत के सिवाय, काटो और सिग्नलों के प्रचालन से संबंधित भूमिगत रेल सेवक, ड्यूटी के समय, उन काटो और सिग्नलों के प्रचालन के स्थान को, जो उसके भारसाधन में है, छोड़कर नहीं जायेगा ।

(ड) हैंड सिग्नल

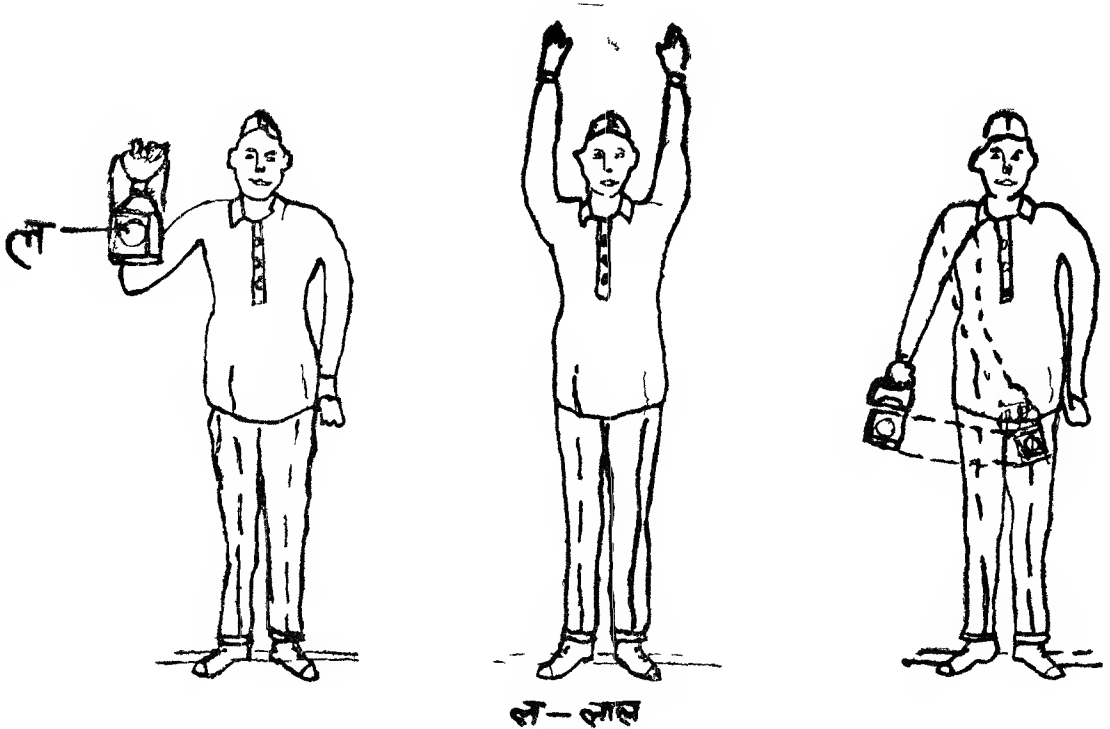
3.32 हैंड सिग्नलों का प्रदर्शन —

- (1) हैंड सिग्नल, सामान्यतः हैंड सिग्नल बत्तियों, जो लाल, हरा और सफेद सकेत दिखा सकें, द्वारा दिया जायेगा । शडी की दशा में ये लाल और हरे रंग में होंगे ।
- (2) हाथ सिग्नलों का प्रयोग केवल आपातकाल में किया जाएगा ।
- (3) लाल बत्ती के अभाव से सफेद बत्ती तेजी से हिलाकर रोक सिग्नल के रूप में प्रयोग की जायेगी ।
- (4) गलत ढंग से दिया गया हैंड सिग्नल, खतरा सिग्नल माना जाएगा ।

3.33 रेलगाड़ी संचालन को नियंत्रित करने और निर्देश के लिए हैंड सिग्नल प्रदर्शित करने की पद्धति नीचे समझाई गई है ।

निर्देश :

	1	2	3
(1) रुक जाओ	लाल बत्ती	दोनों हाथ	सफेद बत्ती
	प्रदर्शित करना	ऊपर उठाना	तेजी से हिलाना



(2) आगे बढ़ो

हरी बत्ती को स्थिर रूप से प्रदर्शित करना।

(3) रेल गाड़ी जोड़ने (कपलिंग) के लिए धीरे-धीरे बढ़ो

हरी बत्ती को सिर से ऊपर और कलाई को मोड़ते हुए धारणा करना।

(4) एकदम रुक जाओ

लाल सिगनल दिखलाना।

3.35 हैड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना :—

(1) रेल गाड़ियों के संचलन, शॉटिंग संक्रियाओं, ऐसे संस्थापनाओं के अनुरक्षण और रेलगाड़ियों की सुरक्षा को प्रभावित करने वाले किसी भी प्रकृति के कार्य से संबंधित प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक को—

(क) हैड सिगनलों की सही जानकारी होगी, और

(ख) उसके पास अच्छी चालू हालत में अपेक्षित हैड सिगनल होंगे और वह ड्यूटी के समय उन्हें तुरंत प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

(2) प्रत्येक स्टेशन मास्टर और अन्य पर्यवेक्षी कर्मचारी यह देखेंगे कि उसके अधीन हैड सिगनल का प्रयोग करने वाले कर्मचारियों को हैड सिगनल देने के लिए आवश्यक उपस्कर दिए गए हैं और उन्हें उनके सही प्रयोग की जानकारी है।

3.36 सिगनल में खराबी हो जाने पर साधारणतया स्टेशन मास्टर के कर्तव्य :—

(1) जैसे ही स्टेशन मास्टर को पता चले कि कोई सिगनल या निर्देशक (इंडीकेटर) खराब हो गया है या ठीक से काम नहीं कर रहा है वैसे ही वह—

(क) सिगनल को, यदि वह पहले से ही 'अन' स्थिति में नहीं है तो, तत्काल 'अन' स्थिति में करने की व्यवस्था करेगा।

(ख) इस घटना की रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को करेगा, जो इसकी सूचना सिगनलों की देखभाल के लिए जिम्मेदार भूमिगत रेल सेवक को देगा।

(2) जब किसी स्टेशन मास्टर को किसी चालक मोटरमैन या किसी अन्य भूमिगत रेल सेवक से किसी ऐसे सिगनल में खराबी होने की सूचना मिलती है जो उसके स्टेशन नियंत्रण सीमा के भीतर नहीं है तब वह यातायात नियंत्रक को तत्काल सूचित करेगा जो सिगनल अनुरक्षण कर्मचारियों को और संबंधित स्टेशन मास्टर को भी सूचित करेगा।

(3) जब आगमन (एप्रोच) सिगनल खराब हो :—स्टेशन मास्टर—

(1) अपने पिछले स्टेशन को आती हुई रेलगाड़ियों के चालक मोटरमैन को सावधान करने के लिए सूचित करेगा।

(2) रेल गाड़ियों को लेने की व्यवस्था करने के लिए ड्यूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा, और

(3) यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि आगमन सिगनल को 'आफ' करने की शर्त पूरी कर ली गयी है, रेडियो टेलीफोन पर यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा कि आती हुई रेल गाड़ी के चालक मोटरमैन को खराब सिगनल को विशेष अनुदेशों के अनुसार पार करने की अनुमति दे।

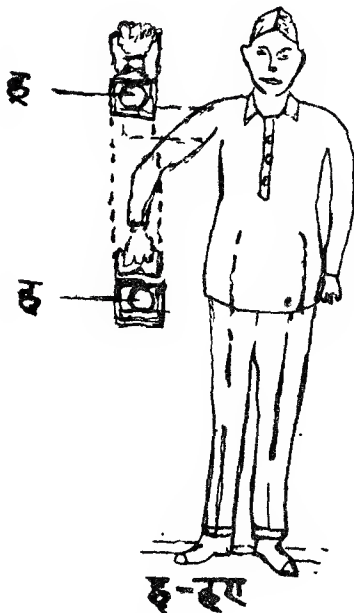
(4) जब प्रधान सिगनल खराब हो—

यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि स्टार्टर सिगनल को 'आफ' करने की शर्त पूरी कर ली गयी है, स्टेशन मास्टर—

(क) चालक मोटरमैन को आगे बढ़ने का लिखित प्राधिकार देने और रेलगाड़ी को प्रधान करने के लिए हैड सिगनल दिखलाने के लिए झंडे वाले (फ्लैगमैन) को तैनात करेगा, और

(3) सावधानी से आगे बढ़ो

रंगीन बत्ती को ऊपर-नीचे उर्ध्व रूप में हिलाना जब गति को और कम करना हो तो यह सिगनल धीरे धीरे दिया जायेगा और जब रोकना वांछित हो तब रोक हैड सिगनल दिखाया जाएगा।



3.34 शॉटिंग संचलन के लिए हैड सिगनल निर्देश पद्धति

(1) सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर हो जाओ हरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर नीचे हिलाना।

(2) सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना।

(ख) यातायात नियंत्रक को खराब सिगनल के बारे में सूचित करेगा।

### 3.37 खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना

खराब सिगनल के चालू हालत में होते ही, स्टेशन मास्टर इस बात की सूचना उन अधिकारियों को देगा जिन्हें इसके खराब होने की सूचना दी गई थी।

### 3.38 सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल

- (क) यदि उस स्थान पर जहाँ साधारणतया रहता है कोई सिगनल नहीं है, या
- (ख) यदि किसी सिगनल की बत्ती जल नहीं रही है जबकि उसे जलना चाहिए, या
- (ग) यदि सिगनल का संकेत ध्रुवक है या अपूर्ण रूप से दिखाया गया है, या
- (घ) एक से अधिक संकेत दिखाया गया है तो चालक मोटरमैन इस प्रकार कार्रवाई करेगा मानो वह सिगनल अपना सबसे निबन्धित संकेत दर्शा रहा है।

2. ऐसे किसी सिगनल पर जो 'अन' चिन्ह युक्त है, चालक मोटरमैन अपनी ट्रेन को रोक देगा, यदि इससे कोई बत्ती या कोई पूर्ण संकेत ज्ञात नहीं होता तो, वह अपना यह समाधान होने पर, कि सिगनल 'अन' चिन्ह युक्त है, तो वह अगले रोक सिगनल पर रुकने की तैयारी के साथ बढ़ेगा और पुनः इसके द्वारा मार्गदर्शन प्राप्त करेगा।

### 3.39 खराब या क्षतिग्रस्त कांटे—

- (1) जब कभी कांटे, कैचियाँ (क्रासिंग) या चेक-रेल खराब या क्षतिग्रस्त हो जाएं तब भूमिगत रेल सेवक जो कांटों के प्रचालन का भारसाधक है, तत्काल इन बातों की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को करेगा।
- (2) ऐसी खराबी या क्षति के अवगत होने पर स्टेशन मास्टर—
  - (क) इसके बारे में यातायात नियंत्रक को सूचना देगा और उसके अनुरोध के लिए जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा खराबी को दूर करवाने की व्यवस्था करेगा।
  - (ख) सम्मुख कांटों में क्लैम्प और पैडलाक लगाने के बाद स्वयं रेल गाड़ियों का निरापद रूप से चलना सुनिश्चित करेगा, और
  - (ग) जब तक खराबी को दूर नहीं कर दिया जाता तब तक संबंधित सिगनल या सिगनलों को 'अन' स्थिति में रखने की व्यवस्था करेगा।

### 3.40 सिगनलों के बारे में चालक मोटरमैन के कर्तव्य :

- (1) चालक मोटरमैन प्रत्येक सिगनल पर, चाहे उसे उस सिगनल के दिखाए जाने का कारण ज्ञात है या नहीं सतर्क और सावधान रहेगा और फौरन ध्यान देगा और उसका पालन करेगा।
- (2) जब वह कोई असुरक्षित स्थिति को देखे तो वह तत्काल अपनी रेलगाड़ी को रोक देगा और चालक मोटरमैन और यातायात नियंत्रक को सूचित करने के पश्चात् सावधानीपूर्वक अगले स्टेशन पर पहुंचे ही वह इस घटना की रिपोर्ट लिखित रूप में देगा।
- (3) प्रत्येक चालक मोटरमैन को जिन सेशन पर काम करना है वहाँ की कार्य चालन पद्धति सिगनलों की स्थिति और रेल गाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से वह अपने आपको पूरी तरह परिचित रखेगा।

3.41 अगमन सिगनल 'अन' या खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य चालक मोटरमैन उस सिगनल को 'अन' स्थिति में या खराब होने पर पार नहीं करेगा, और

- (1) अपनी रेलगाड़ी को रोक देगा।
- (2) यातायात नियंत्रक से रेडियो टेलीफोन या आपातकालीन टेलीफोन पर सम्पर्क स्थापित कर सिगनल पार करने के लिए स्टेशन मास्टर में अनुज्ञा मागेगा, और
- (3) विशेष अनुदेशों के अनुसार उचित प्राधिकार देने के बाद इस प्रकार के सिगनल का निबन्धित गति से पार करेगा।

3.42 प्रस्थान सिगनल खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य चालक मोटरमैन स्टार्टर को 'अन' स्थिति में या खराब होने पर तब तक पार नहीं करेगा जब तक—

- (क) रेलगाड़ी को स्टेशन पर न रोक लिया गया हो,
- (ख) कार्यकरण प्रणाली के अधीन आगे बढ़ने का ममुचित प्राधिकार उसे प्राप्त न हो गया हो, और
- (ग) विशेष अनुदेशों के अनुसार आगे बढ़ने का हैड सिगनल न दिया गया हो।

### 3.43 प्रचालित लाइन पर जाने से पहले अनुज्ञा

चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को किसी प्रचालित लाइन पर तब तक नहीं ले जायेगा या उसे पार नहीं करेगा, जब तक कि वह यथा विनिर्दिष्ट रीति में स्टेशन मास्टर की अनुज्ञा प्राप्त नहीं कर लेता है और स्वयं का समाधान नहीं कर लेता है कि मभी मही सिगनल दिखा दिए गए हैं।

### 3.44 सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना -

यदि कोई चालक मोटरमैन यह देखे कि किसी सिगनल की बत्ती ठीक-ठीक दिखाई नहीं पड़ती है या आंशिक रूप में असुरक्षित है तो वह इस बात की रिपोर्ट ड्यूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक को करेगा जो स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और उसे तत्काल ठीक करवाने के लिए संबंधित व्यक्तियों को भी सूचित करेगा।

### अध्याय-4

#### साधारणतया रेलगाड़ियों का कार्यकरण

#### (क) रेलगाड़ियों का समय

4.1 मानक समय देशों के बीच रेलगाड़ियों का प्रचालन भारतीय मानक समय के अनुसार नियमित किया जाएगा।

4.2 विज्ञापित समय की पाबन्दी कोई भी यात्रियों को ले आने वाली गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।

4.3 घड़ी भिन्नता रेलगाड़ी के टर्मिनल स्टेशन से प्रस्थान के पहले चालक मोटरमैन अपनी घड़ी को स्टेशन की घड़ी से मिलाएगा और चालक-मोटरमैन को उस समय की सूचना देगा जो नदनुमार अपनी घड़ी मिलाएगा।

4.4 (1) प्रचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) देना

तत्समय प्रयुक्त प्रचालन समय-सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) की एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, संचालक, मोटरमैन, चालक मोटरमैन, रेलपथ या सड़क निरीक्षक और ऐसे अन्य भूमिगत रेल सेवक को दी जाएगी जिन्हें अपनी ड्यूटी के दौरान प्रचालन समय-सारणी के प्रयोग की आवश्यकता है।

(2) प्रचालन समय-सारणी प्रकाशित हो जाने पर उसकी एक प्रति भूमिगत रेल अगले को दी जाएगी।

4.5 मानक आग्रामों की अनुसूची देना:—तत्समय प्रवृत्त मानक आग्रामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेलघर या संक्रमे निरीक्षक और रेलगाड़ी परीक्षक को दी जाएगी।

(ख) साधारणतया रेलगाड़ियों की प्रति

4.6 साधारणतया गति-सीमाएं:—

(1) प्रत्येक रेलगाड़ी की प्रचालन गति किसी सेक्शन के लिए यथा-विनिर्दिष्ट चालन गति सीमाओं के भीतर होगी।

(2) सेक्शन के लिए गति और स्थायी गति निर्बंध कार्यक्रम समय सारणी में दिखाए जाएंगे।

(3) चालक मोटरमैन किसी सेक्शन में रेलगाड़ी के प्रचालन का विनियमन और नियंत्रण, समय-सारणी के अनुसार करेगा और अधिक गति या समय की हानि, दोनों से ही बचेगा। चालक मोटरमैन सेक्शन में सभी विनिर्दिष्ट गति निर्बंधनों का पालन करेगा।

(4) यदि ट्रेक की हो रही मरम्मत के कारण या किसी अन्य कारण से चालक मोटरमैन को यह बताना आवश्यक है कि कहां रेलगाड़ियां निर्बंधित गति से चलाई जानी हैं या कहां रेलगाड़ियों को पूरी तरह रोकना है और आगे बढ़ना है, तो विशेष अनुदेशों के अधीन यथाविनिर्दिष्ट कार्रवाई की जाएगी।

4.7 स्टेशनों पर रुकने के दौरान रेलगाड़ियों की गति सीमा

(1) कोई भी रेलगाड़ी किसी भी स्टेशन से तब तक नहीं जाएगी जब तक कि उस लाइन को जिस पर ये रेलगाड़ी को जाना है, कांटों को अच्छी तरह सेट करके सभी जोड़ने वाली लाइनों से अलग न कर दी गई हो और रेलगाड़ी के निकलने के दौरान उस स्थिति को बनाए रखने के लिए अन्तर्पाशित की व्यवस्था न की गई हो।

(2) किसी स्टेशन से गुजरने के दौरान रेलगाड़ियों की गति यथा-विनिर्दिष्ट गति में अधिक नहीं होगी।

4.8 सम्मुख (फेमिंग)कांटों पर रेलगाड़ियों की गति

(1) अन्तर्पाशित सम्मुख कांटों पर किसी रेलगाड़ी की गति वह होगी जो विनिर्दिष्ट की गई हो।

(2) जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, अन्तर्पाशित (नान-इंटरलाकड) सम्मुख कांटों और क्रॉस ओवर पर किसी रेलगाड़ी की गति 15 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

4.9 रेलगाड़ियों द्वारा डकेलना

आपातकाल को छोड़कर कोई भी रेलगाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर विशेष अनुदेशों के अनुसार ही और 15 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक की गति से ही डकेली जाएगी, अन्यथा नहीं।

(ग) रेलगाड़ियों और उनके कर्मचारिवृन्द के उपस्कर

4.10 प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां

(1) सभी रेलगाड़ियों पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की प्रमुख बत्ती और इसके अतिरिक्त बिजली की सफेद चिन्ह बत्ती सामने लगाई जाएगी।

(2) जब रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर खड़ी हो, और ऐसे अन्य अवसरों पर जो विनिर्दिष्ट किए जाएं, रेलगाड़ी की प्रमुख बिजली बत्ती बुझा दी जाएगी और चिन्ह बत्ती जला दी जाएगी।

(3) यदि किसी रेलगाड़ी की प्रमुख बिजली, बत्ती खराब हो जाए, तो रेलगाड़ी यथा विनिर्दिष्ट गति में चलायी जाएगी।

4.11 पिछली (टेल) और पाकिंग बत्तियां

(1) सभी रेलगाड़ियों के पिछले भाग पर लाल पिछली (टेल) बत्ती होगी।

(2) जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, स्टेशन सीमा के भीतर या डिपो साइडिंगों में, जब रेलगाड़ी खड़ी हो तो, प्रत्येक रेलगाड़ी के पिछले और अगले भाग पर लाल पाकिंग बत्ती होगी।

4.12 चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन के उपस्कर

प्रत्येक संचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के पास, इगूटी के समय उनकी रेलगाड़ी पर निम्नलिखित उपस्कर होंगे:

(1) इन नियमों की एक प्रति,

(2) भूमिगत रेल के प्रचालन समय सारणी की एक प्रति,

(3) एक घड़ी,

(4) दो ऐसे चश्मे जिन्हें डाकटरी सलाह के अनुसार उसे लगाना अपेक्षित हो, और

(5) यथाविनिर्दिष्ट अन्य सामान।

4.13 रेलगाड़ियों पर कामियों को काम पर लगाना

(1) (क) जब विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा यथा उपबंधित के निवाय, किसी रेलगाड़ी को किसी भी प्रचालित लाइन पर तब तक चलाने की अनुज्ञा नहीं दी जाएगी जब तक कि सामने के कक्ष में चालक मोटरमैन और पिछले कक्ष में, संचालक मोटरमैन न हों।

(ख) चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन ऐसे व्यक्ति हैं जो सम्यक् रूप से अर्हित व्यक्ति होंगे और उनके पास रेलगाड़ी को आगे बढ़ाने या चलाने या संचालित करने का सक्षमता प्रमाण-पत्र होगा।

(2) यदि चालक मोटरमैन, गाड़ी गति में होने के दौरान अक्षत हो जाता है, तो रेलगाड़ी रोक दी जाएगी। चालक मोटरमैन या संचालक मोटरमैन इगूटी पर उपस्थित यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और सभी संबंधित व्यक्तियों द्वारा यथा-विनिर्दिष्ट कार्रवाई की जाएगी।

(3) (क) यदि अगले कक्ष का चालन उपस्कर खराब हो जाए, तो रेलगाड़ी, अगले स्टेशन तक पिछले चालन कक्ष से संचालक मोटरमैन द्वारा चलाई जाएगी। अगले कक्ष का चालक मोटरमैन आपात ब्रेक लगाने और रेलगाड़ी को सुरक्षापूर्वक संचालित करने के लिए जिम्मेदार होगा।

(ख) यदि अपेक्षित हो तो, अगले स्टेशन पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने, प्रचालित लाइन से खराब रेलगाड़ी को हटाने और सेवा को पुनः चालू करने के लिए दूसरी रेलगाड़ी के लिए जाने के लिए कार्रवाई यथाविनिर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी।

(ग) नुकसानग्रस्त या दोषपूर्ण सवारी डिब्बों वाली रेलगाड़ियों

4.14 दोषपूर्ण सवारी डिब्बों पर परीक्षण

(1) किसी ऐसे सवारी डिब्बे के साथ, जो पटरी से उतर गया है या दोषपूर्ण हो गया है, रेलगाड़ी स्टेशनों के बीच नहीं चलाई जाएगी जब तक कि रेलगाड़ी चल स्टाक पर्यवेक्षकों उसकी जांच करके उसे पास नहीं कर देता।

(2) यदि कोई सवारी डिब्बा स्टेशनो के बीच पटरी से उतर गया हो तो उसे चालक मोटरमैन उसे फिर से पटरी पर चढ़ाए जाने के बाद रेलगाड़ी को तब तक अगले स्टेशन तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि सवारी डिब्बे की जांच करके उसे योग्य प्रमाणित न कर दिया गया हो और उसके साथ चल स्टॉक पर्यवेक्षक न हो।

(ड) रेलगाड़ी चलाने से पहले पूर्वविवानिया

4 15 कर्मचारियों के प्रस्थान करने से पूर्व सूचनाओं की जांच करने के कर्तव्य—प्रत्येक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन किसी रेलगाड़ी पर काम करने के लिए ड्यूटी पर आने के पश्चात् उ के मार्गदर्शन के लिए जारी की गई सूचनाओं की जांच करेंगे और उनसे यह सुनिश्चित करेंगे कि उस सेक्शन पर जिस पर उन्हें काम करना है, कोई ऐसी बात तो नहीं है जिसका उन्हें विशेष रूप से ध्यान रखना है।

4 16 रेलगाड़ियों की जांच

- (1) चल स्टॉक पर्यवेक्षक द्वारा रेलगाड़ी की जांच यथाविनिर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी।
- (2) जब तक कि चल स्टॉक पर्यवेक्षक इस आशय की रिपोर्ट नहीं दे देना कि रेलगाड़ी यातायात सेवा के लिए हर प्रकार से योग्य है और उसमें विनिर्दिष्ट ब्रेक शक्ति है, स्टेशन का स्टेशन मास्टर या कार्गो शेड का कार्गो शेड भारसाधक जहां रेलगाड़ी की जांच की जाती है, रेलगाड़ी को चलाने की अनुज्ञा नहीं देगा।

4 17 चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी की जांच—यात्रा प्रारम्भ करने के पहले चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि

- (1) रेलगाड़ी का समुचित रूप में जोड़ा गया है
- (2) सभी विद्युत युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से बने हुए हैं,
- (3) रेलगाड़ी के नियंत्रण व शक्ति साधित्र समुचित रूप से काम कर रहे हैं
- (4) सम्पूर्ण रेलगाड़ी की ब्रेक प्रणाली, विनिर्दिष्ट रूप में समुचित रूप में काम कर रही है
- (5) प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और पिछली बत्ती (टेल लाइट) समुचित रूप से काम कर रही हैं, और
- (6) रेलगाड़ी समुचित रूप से चालू हालत में है।
- (7) नियंत्रण के पाम रेडियो संचार प्रणाली चालू हालत में है।

4 18 संचालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी की जांच—संचालक मोटरमैन, रेलगाड़ी पर काम करने के लिए ड्यूटी पर आने के बाद स्वयं यह समाधान कर लेगा कि

- (1) संचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के बीच की संचार प्रणाली काम कर रही है,
- (2) दरवाजे को बन्द करने का साधित्र समुचित रूप से काम कर रहा है
- (3) रेलगाड़ी का यात्री अलार्म साधित्र समुचित रूप से काम कर रहा है,
- (4) रेलगाड़ी की बत्ती और पंखों के नियंत्रण समुचित रूप से चालू हालत में हैं।
- (5) आपात ब्रेक प्रणाली समुचित रूप से काम कर रही है।
- (6) रेलगाड़ी की सार्वजनिक सूचना-प्रणाली संतोषप्रद रूप से कार्य कर रही है।

4 19 चालक मोटरमैन द्वारा कुछ आदेशों का पालन किया जाना—  
स्टेशनो पर यात्रा के दौरान चालक मोटरमैन निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा —

- (1) रेलगाड़ियों के प्रारम्भ करने, रोकने या संचालन या आपातकाल में सेक्शन के मध्य यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने से संबंधित विषयों में यातायात नियंत्रण का कोई आदेश,
- (2) स्टेशन मास्टर द्वारा की विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी सेक्क द्वारा उसे दिया गया कोई आदेश, जहां तक वह उसकी रेलगाड़ी के सुरक्षित और समुचित प्रचालन की दृष्टि से ठीक है, और
- (3) रेलगाड़ी के निरपेक्ष प्रचालन या यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित संचालक मोटरमैन द्वारा उसे दिया गया कोई आदेश।

(च) रेलगाड़ियों का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य

4 20 चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन यात्रा के समय पूरी तरह निगाह रखेंगे

- (1) जब रेलगाड़ी चल रही हो तब प्रत्येक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन पूरी तरह निगाह रखेंगे,
- (2) किसी खतरनाक स्थिति या लाल सिगनल को देखते ही चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कदम उठाएगा।
- (3) आपातकाल में संचालक मोटरमैन आपत् ब्रेक लगाकर रेलगाड़ी को रोक देगा।

4 21 संचालक मोटरमैन द्वारा पार्किंग ब्रेक लगाना—जब चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी को सुरक्षित करना अपेक्षित हो तब संचालक मोटरमैन रेलगाड़ी का पार्किंग ब्रेक लगायेगा।

4 22 रेलगाड़ी की सीटी बजाना चालक मोटरमैन सीटी के लिए विनिर्दिष्ट संहिता के अनुसार रेलगाड़ी की सीटी बजायेगा, अर्थात्

- (क) रेलगाड़ी को चलाने से पहले, और
- (ख) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विनिर्दिष्ट किए जाए।

4 23 संचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के बीच घटी सकेत जब अगले और पिछले चालन कक्ष के बीच घटी संचारण की व्यवस्था हो, तो यथाविनिर्दिष्ट घटी मिगनल संहिता का प्रयोग किया जाएगा।

4 24 यात्री प्रत्येक संचालक मोटरमैन स्टेशनो पर चढ़ने और उतरने वाले यात्रियों पर निगाह रखेगा और सवारी डिब्बों के दरवाजे बन्द करने समय सम्यक् ध्यान रखेगा। यदि रेलगाड़ी में लोक-संबोधन व्यवस्था (पब्लिक ऐट्रेंस मिस्ट्रम) उपलब्ध हो तो, वह दरवाजे बन्द करने से पहले यात्रियों को चेतावनी भी देगा।

(छ) रेलगाड़ी के पहुंचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

4 25 चालक मोटरमैन यह देखेगा कि रेलगाड़ी उचित स्थान पर रुकती है—जब कोई रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर रुकती है तो चालक मोटरमैन यह देखेगा कि रेलगाड़ी स्टार्टर सिगनल से पहले या रोक बोर्ड पर रुकी है जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि रेलगाड़ी प्लेटफार्म पर सही ढंग से खड़ी हुई है। यदि ऐसा न हो तो, संचालक मोटरमैन को टेलीफोन से तत्काल सूचना देगा और सवारी डिब्बों के दरवाजों को खोलने से रोकेंगा।

4 26 यात्री रेलगाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद चलना—जब यात्री रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर प्लेटफार्म के साथ-साथ उसके आगे या पीछे खड़ी हो जाती है तो, चालक मोटरमैन उसे तभी चलायेगा जब संचालक मोटरमैन के आदेश मिल जाते हैं।

4.27 रेलगाड़ी कमी दल रेलगाड़ी को सौंपे बिना उसे छोड़कर नहीं जाएगा :—जब तक विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी को सौंप नहीं दिया जाता, तब तक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को छोड़कर नहीं जाएंगे।

4.28 प्रचालित लाइनों पर रेलगाड़ियों को खड़ा करना

(1) जब कोई रेलगाड़ी किसी स्टेशन की प्रचालित लाइन पर खड़ी की जाती है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन तब तक रेलगाड़ी का भारसाधन नहीं छोड़ेंगे जब तक कि वे सवारी डिब्बों को समुचित रूप से सुरक्षित न कर लें और वह सुनिश्चित न कर लें कि रेलगाड़ी किसी कांटे या कैची (क्रॉसिंग) का उल्लंघन नहीं कर रही है।

(2) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि

(क) जिस लाइन पर रेलगाड़ी खड़ी की गई है उसके सभी आवश्यक कांटे उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और ऐसे कांटों को क्लेम्पों और पैड लाक द्वारा जकड़ दिए गए हैं।

(ख) ऐसे पैड लाक की चाबियां तब तक उसकी वैयक्तिक अभिरक्षा में रहेंगी जब तक कि रेलगाड़ी लाइन छोड़ने के लिए तैयार न हो जाए, और

(ग) सवारी डिब्बों को समुचित रूप से सुरक्षित कर दिया गया है।

4.29 अवरोध लाइन पर रेलगाड़ी का प्रवेश

(1) कोई भी रेलगाड़ी स्टेशन की अवरोध लाइन पर "आफ" सिगनल लेकर प्रवेश नहीं करेगी।

(2) आपातकाल में, यदि ऐसी रेलगाड़ी को अवरोध लाइन पर प्रवेश करना हो तो, स्टेशन मास्टर यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा जो चालक मोटरमैन को रेडियो टेलीफोन पर सूचना देगा। रेलगाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार धीरे-धीरे चलायी जाएगी।

(3) चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को पूरी तरह अपने नियंत्रण में रखेगा और किसी भी बाधा से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

4.30 शंटिंग का नियंत्रण

(1) शंटिंग कार्य का नियंत्रण स्थिर सिगनल या हैंड सिगनल द्वारा किया जाएगा।

(2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत न किया गया हो, शंटिंग के दौरान गति 10 कि. मी. प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(3) सवारी डिब्बों की लूज शंटिंग नहीं की जायेगी।

4.31 शंटिंग की जिम्मेदारी :—स्टेशन मास्टर या कार शैड भारसाधक यह देखेगा कि रेलगाड़ियों या सवारी डिब्बों की शंटिंग केवल ऐसे समय और ऐसी रीति से की जाए कि उससे कोई खतरा न हो।

4.32 डलान पर शंटिंग :—जब किसी डलान पर शंटिंग की जा रही हो तो, शंटिंग का भारसाधक भूमिगत रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि पार्किंग ब्रेक लगायी गई है और रेलगाड़ी या सवारी डिब्बों के नियंत्रण से बाहर होने को रोकने के लिए पूर्व सावधानियां बरती गई हैं।

(ज) सेक्शन के मध्य यात्रियों का रेलगाड़ी से उतारना

4.33 रेलगाड़ी से उतारने की शर्तें

(1) नितांत आपात स्थिति और यातायात नियंत्रण के अनुदेशों के सिवाय, यात्रियों को रेलपथ पर रेलगाड़ी से नहीं उतारा जाएगा।

(2) उपनियम (1) में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी यदि रेलगाड़ी रुकने के 30 मिनट के अन्दर रेलगाड़ी कर्मियों के लिए यातायात नियंत्रक के साथ सम्पर्क स्थापित करना संभव न हो तो चालक मोटरमैन, यदि उसकी राय में यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारना आवश्यक हो तो, यात्रियों को उतारने की और उन्हें संचालक मोटरमैन की देखरेख में निकटतम स्टेशन तक भेजने का प्रबंध करेगा।

(3) उपनियम (1) और उपनियम (2) के उपबन्धों के होते हुए भी, ऐसे सभी मामलों में जिनमें आग, संलयी (फ्यूजिंग), धुएँ या किसी अन्य तत्काल कारण से यात्रियों को आसन्न संकट हो तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की व्यवस्था यथासंभव शीघ्र की जाएगी।

(4) रेलगाड़ी को पार्किंग ब्रेक लगाकर आबद्ध रखा जाएगा।

4.34 रेलगाड़ी से उतारने की प्रक्रिया :—रेलगाड़ी से उतारने के सभी मामलों में यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि :—

(1) कर्षण विद्युत धारा का स्विच बन्द कर दिया गया है,

(2) सुरंग की बत्तियां जल रही हैं,

(3) भूमिगत रेल के किसी प्रचालन अधिकारी को यात्रियों के उतारने के काम का पर्यवेक्षण करने और उन्हें निकटतम स्टेशन तक सुरक्षित रूप से साथ ले जाने के लिए तैनात किया गया है, और

(4) यदि किसी प्रचालन अधिकारी को तत्काल तैनात नहीं किया जा सकता हो तो, वह रेलगाड़ी कर्मियों को अपने पर्यवेक्षण के अधीन यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की सलाह देगा। यात्रियों को संचालक मोटरमैन की देखरेख में निकटतम स्टेशन तक भेजा जाएगा।

#### अध्याय-5

##### स्टेशनों का नियंत्रण और कार्यकरण

5.1 कार्यकरण के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी

स्टेशन मास्टर —

(1) स्टेशन की सीमा के अन्दर, उसके नियंत्रण के अधीन नियोजित कर्मचारीवृन्द को न्यायतः हुए कर्तव्यों के दक्षतापूर्ण निर्वहन के लिए जिम्मेदार होगा और ऐसा कर्मचारीवृन्द उसके प्राधिकार और निर्देश के अधीन होंगे।

(2) अपने नियंत्रण के अधीन कार्य करने वाले किसी भूमिगत रेल सेवक की इयूटी में उपेक्षा की रिपोर्ट अविलम्ब अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा।

(3) यह देखेगा या दिखावेगा कि सभी सिगनल, कांटे लिफ्ट और चलसोपान या उसके स्टेशन पर उपलब्ध अन्य सभी मशीनरी ठीक चालू हालत में रखी हुई है और उसमें होने वाली सभी खराबियों की रिपोर्ट समुचित प्राधिकारी को करेगा।

(4) यह देखेगा कि स्टेशन का कार्यकरण उस समय प्रवृत्त नियमों और विनियमों के पूर्णतः अनुसार किया जा रहा है।

(5) यह देखेगा कि स्टेशन पर प्राधिकृत व्यक्ति से भिन्न अन्य कोई भी व्यक्ति आने की अनुज्ञा (लाइन क्लियर) नहीं मांगता है या देता है या आगे बढ़ने का प्राधिकार देता है।

(6) यह देखेगा कि भूमिगत रेल प्रशासन द्वारा जारी की गई कार्यकरण सूचनाएं या अनुदेश या आदेश समुचित रूप से प्रदर्शित किए गए हैं या संबंधित कर्मचारियों में वितरित किए गए हैं।

(7) यह देखेगा कि रेलगाड़ी की समय सारणी और किराया-सूचियां स्टेशन पर सही रूप में प्रदर्शित की गई हैं।

(8) यह देखेगा कि उसके अधीन काम करने वाले सम्पूर्ण कर्मचारियों-बन्द को इन नियमों या उनके सुसंगत उद्धरण की एक प्रति दी गई है।

(9) प्रभावी पर्यवेक्षण बनाये रखने के लिए प्लेटफार्मों, टिकट खिड़कियों, टिकट संग्रहण गेटों पर और उसके प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन अन्य क्षेत्रों में बार-बार जाएगा और यह सुनिश्चित करेगा कि प्लेटफार्मों यात्री विचरण क्षेत्र, काम करने वाले कार्यालय और अन्य क्षेत्र साफ मुथरे रखे जाते हैं।

(10) यात्रियों की सभी शिकायतों या अपेक्षाओं पर ध्यान देगा और जब आवश्यक हो, उन्हें अपेक्षित सहायता देगा।

(11) यथाविनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेगा।

5.2 पुस्तको तथा विवरणियों का रखा जाना :—स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सभी पुस्तकें और विवरणियां साफ-सुथरी रखी जाती हैं और इनमें नियमित रूप से प्रविष्टियों की जाती हैं।

5.3 उपस्कर तक पहुंच और उसका प्रचालन :—किसी भी अप्राधिकृत व्यक्ति को उन स्थानों तक, जहां से काटे सिगनल विद्युत संचरण उपकरण या भूमिगत रेल के कार्यकरण से संबंधित कोई अन्य उपस्कर प्रचालित किया जाता है, पहुंचने की अनुज्ञा नहीं दी जायेगी।

5.4 बुकिंग कार्यालयों और उन क्षेत्रों तक जो जनता के लिये खुले नहीं हैं, पहुंच

(1) बुकिंग कार्यालयों और अन्य कार्यालयों के अन्दर केवल प्राधिकृत व्यक्तियों को ही विशेष अनुदेशों के अधीन भीतर जाने की अनुज्ञा दी जाएगी।

(2) प्रतिबद्ध क्षेत्रों में निर्बन्धित से संबंधित उपयुक्त सूचनाएं लगाई जाएंगी।

5.5 प्ररूप (फार्म)

(1) रेलगाड़ियों के प्रचालन से संबंधित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार यथाविनिर्दिष्ट प्ररूपों में तैयार किए जाएंगे और उन पर स्टेशन की मोहर लगाई जाएगी।

(2) यदि आवश्यक छपा हुआ प्ररूप उपलब्ध न हो तो, आपातक उपाय के तौर पर विशिष्टियों से युक्त एक हस्तलिपि प्ररूप तैयार किया जाएगा और उसके लिए जो कारण है उन्हें स्टेशन डायरी में लेखबद्ध किया जाएगा।

5.6 स्टेशन कार्यकरण नियम :—भूमिगत रेलगाड़ी के लिए साधारण नियमों और विशेष अनुदेशों के अतिरिक्त, प्रत्येक स्टेशन को स्टेशन पर लागू होने वाले स्टेशन कार्यकरण नियमों की व्यवस्था की जाएगी।

5.7 स्टेशनों का खोला जाना :—जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत न किया जाए, या आपातकाल में अस्थायी रूप से बन्द करना आवश्यक न हो, स्टेशन सब प्रकार के यातायात-समय में खुले रहेंगे।

5.8 प्लेटफार्म पर भीड़-भाड़ का नियंत्रण

(1) प्लेटफार्म पर अधिक भीड़ हो जाने की दशा में टिकटों का विक्रय अस्थायी रूप से बन्द कर दिया जाएगा और यात्री विनियमन को विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रवृत्त किया जाएगा।

(2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट मामलों में,

(क) पहुंचने वाली रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को,

(ख) स्टेशन पर यात्रियों को सावधान किया जाएगा।

5.9 भीख मांगने, सामान बेचने, धूम्रपान आदि का प्रतिषेध :—कोई भी व्यक्ति भीख नहीं मांगेगा, सामान नहीं बेचेगा, धूम्रपान नहीं करेगा, न्यूसेंस नहीं करेगा या अन्य यात्रियों के लिए असुविधा उत्पन्न नहीं करेगा और भूमिगत रेल परिसर का दुरुपयोग नहीं करेगा।

5.10 खतरनाक/घृणोत्पादक माल को ले जाने का प्रतिषेध

(1) कोई भी व्यक्ति भूमिगत रेलगाड़ी से खतरनाक या घृणोत्पादक माल नहीं ले जाएगा या ले जाने देगा।

(2) यदि भूमिगत रेलगाड़ी के किसी अधिकारी के पास यह विश्वास करने के लिए कारण है कि किसी यात्री की अभिरक्षा में पैकेज में कोई ऐसा माल है तो वह पैकेज को अन्तर्वस्तु के अभिनिश्चय के प्रयोजन के लिए उसे खुलवा सकेगा।

5.11 भूमिगत रेलगाड़ी के सवारी डिब्बे का सुरक्षित करना :—स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि भूमिगत रेलगाड़ी के सवारी डिब्बों को स्टेशन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार उचित रूप से सुरक्षित खड़ा किया गया है।

अध्याय-6

दुर्घटनाएं और अप्रापिक घटनाएं

(क) साधारण

“आपात” की परिभाषा

6.1 ऐसी किन्हीं घटनाओं को, जिनमें यात्रियों और कर्मचारियों को क्षति, भूमिगत रेल के उपस्कर या सम्पत्ति को नुकसान, यातायात में बिलंब या भंग या इन परिस्थितियों की कोई भी सम्मुख्य अंतर्बलित हो, उसे ‘आपात’ समझा जाएगा और तदनुसार उनसे बरता जाएगा।

6.2 भूमिगत रेल सेवकों द्वारा घटनाओं की रिपोर्ट करना :—घटना की रिपोर्ट संबंधित भूमिगत रेल सेवक या किसी अन्य ऐसे व्यक्ति द्वारा जो उसे देखें, अत्यंत समीचीनता के साथ इयूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक या निकटतम स्टेशन मास्टर को की जाएगी।

## 6.3 'आपात' की स्थिति में यातायात नियंत्रक के कर्तव्य

## चालक मोटरमैन :—

(क) जब यातायात नियंत्रक को किसी घटना या अवरोध की रिपोर्ट मिलती है तो वह देखेगा कि यातायात की या भूमिगत रेल सम्पत्ति और उपस्कर की संरक्षा के लिए हर संभव अत्याधिक समीचीन साधनों द्वारा सभी आवश्यक पूर्वमावधानियाँ बरती गई हैं।

(ख) दुर्घटना की दशा में यातायात नियंत्रक दुर्घटना स्थल पर भेजी जाने वाली सभी आवश्यक सहायता का प्रबंध करेगा।

(ग) झूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक किसी घटना की सूचना प्राप्त होने पर, निम्नलिखित स्टेशन मास्टरी, विभागीय पर्यवेक्षक और संबंधित अधिकारियों को तत्काल सूचित करेगा जो विशेष अनुदेशों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेंगे।

## 6.4 आपात की स्थिति में स्टेशन मास्टर और विभागीय पर्यवेक्षक के साधारणतया कर्तव्य

स्टेशन मास्टर या विभागीय पर्यवेक्षक को किसी घटना के बारे में सूचित किये जाने पर वह —

(क) स्थिति से निपटने के लिए यथासंभव अपने साधनों द्वारा और विशेष अनुदेशों के अनुसार कार्रवाई करेगा और यदि बाहरी सहायता अपेक्षित हो तो यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा, और

(ख) स्थिति सामान्य होने के बाद, हर घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रस्तुत करेगा।

## 6.5 'आपातकाल' में कार्रवाई के लिए पूर्विकता का क्रम

किसी 'आपात' की स्थिति में, निम्नलिखित पूर्विकता में यथासंभव शीघ्र कार्रवाई की जाएगी —

- (क) जीवन की रक्षा और पीड़ा को कम करना,
- (ख) भूमिगत रेल की सम्पत्ति और उपस्कर की संरक्षा करना,
- (ग) रेलगाड़ियों के निरापद प्रचालन स्थिति को प्रत्यावर्तित करना,
- (घ) यातायात सेवाओं को प्रारंभ करना।

6.6 'आपात' के दौरान क्रियाकलापों को अभिलिखित करना 'आपात' की स्थिति रहने तक के सभी क्रियाकलापों का व्यौरा अभिलेख यातायात नियंत्रक द्वारा कालानुक्रम में रखा जाएगा।

## 6.7 यातायात विनियमन

यथा अपेक्षित यातायात का विनियमन, यातायात नियंत्रक द्वारा किया जाएगा। विशेष अनुदेशों के अनुसार, यथासंभव रेलगाड़ियाँ स्टेशनों के बीच चलाई जाएंगी।

(ख) स्टेशनों के बीच रोक दी गई रेलगाड़ियाँ

## 6.8 रेलगाड़ी में खराबी

यदि कोई रेलगाड़ी किसी यांत्रिक खराबी के कारण रोक दी गई है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन आपस में संपर्क करेंगे

(1) कारण अभिनिश्चित करने के बाद यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(2) खराबी को दूर करते और सेक्शन को खाली करने के लिए वह सभी कार्रवाई करेगा, जिसके लिए वह सक्षम हो।

(3) यदि अधिक विलम्ब की संभावना हो तो, यात्रियों को परिस्थितियों की सूचना देगा।

(4) यदि खराब रेलगाड़ी को सेक्शन से हटाने के लिए सहायक रेलगाड़ी अपेक्षित हो तो, यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और सहायता आने तक प्रतीक्षा करेगा,

(5) यदि रेलगाड़ी की खराबी दूर कर दी गई है तो भी, सहायता की मांग करने के बाद रेलगाड़ी चलाने की कोई कार्रवाई तब तक नहीं करेगा जब तक कि यातायात नियंत्रक यह पुष्टि न कर दें कि सहायता रेलगाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रविष्टि नहीं हुई है और सहायता की व्यवस्था रद्द कर दी गई है, और

(6) यदि यातायात नियंत्रक ऐसी बाधा करे तो यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि कर्षण विद्युत धारा आपफ कर दी गई है तो विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी से यात्रियों को उतारने के लिए कार्रवाई करेगा, और

(7) स्टेशन पर पहुँचने के बाद, स्टेशन मास्टर को लिखित रिपोर्ट देगा।

## 6.9 कर्षण विद्युत धारा (ट्रेक्शन करेंट) का न होना

स्टेशनों के बीच चलते समय यदि चालक मोटरमैन को पता चले कि कर्षण विद्युत धारा बंद कर दी गई है और पुनः चालू नहीं की गई है, तो

(1) यदि संभव हो तो, रास्ते में हँड खतरा सिग्नल या किसी अप्राप्यिक परिस्थिति पर पैनी दृष्टि रखते हुए वह अगले स्टेशन तक रेलगाड़ी को ले जाएगा और अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद वह स्टेशन मास्टर से अनुदेश प्राप्त करेगा।

(2) यदि अगले स्टेशन तक जाना संभव नहीं हो तो वह :—

(क) किसी सुविधाजनक स्थान पर अपनी रेलगाड़ी को खड़ा करेगा और उसे लुढ़कने से रोकने के लिए विशेष अनुदेशों के अनुसार सुरक्षित करेगा,

(ख) यदि विनिर्दिष्ट समय के भीतर कर्षण विद्युत धारा चालू नहीं की जाती है तो, यातायात नियंत्रक से संपर्क स्थापित करके कारण अभिनिश्चित करने का प्रयत्न करेगा,

(ग) यदि कर्षण विद्युत धारा के 10 मिनट के अन्दर चालू किए जाने की संभावना न हो तो, यात्रियों को परिस्थितियों की सूचना देगा और यदि आवश्यक हो तो विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी से यात्रियों को उतारेगा,

- (घ) यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के अनुसार सेक्शन को खाली करेगा और
- (ङ) जहाँ सहायक रेलगाड़ी की आवश्यकता हो, वही यातायात नियंत्रक से पताताल करेगा कि सहायक रेलगाड़ी किस छोर से भेजी जा रही है और उसके निदेशानुसार अगली समुचित कार्रवाई करेगा।

#### 6.10 रेलगाड़ी का अलग होना

- (1) किसी रेलगाड़ी के चलने के दौरान विभाजन होने की दशा में आपात ब्रेक के स्वतः लगने के कारण रेलगाड़ी के दोनों भागों के रुक जाने के पश्चात्, चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन उन भागों का लुढ़कने से विशेष अनुदेशों के अनुसार राकेंगे।
- (2) चालक मोटरमैन, संचालक मोटरमैन से संपर्क करने के बाद परिस्थितियों के बारे में यातायात नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा।
- (3) यदि युग्म क्षतिग्रस्त न हुए हो तो दोनों भागों को जोड़ने के बाद रेलगाड़ी सम्पूर्ण अवस्था में ले आई जाएगी। यात्रिक युग्मों के क्षतिग्रस्त होने की दशा में यातायात नियंत्रक से प्राप्त अनुदेशों के अनुसार दोनों भाग अलग-अलग ले जाए जाएंगे।
- (4) यदि सेक्शन को खाली करने के लिए सहायता अपेक्षित हो, तो चालक मोटरमैन, यातायात नियंत्रक को इसकी सूचना देगा और यातायात नियंत्रक के निर्देशानुसार कार्रवाई की जाएगी,
- (5) रेलगाड़ी के अलग होने की सूचना मिलने पर यातायात नियंत्रक दोनों छोर के स्टेशन मास्टर्स को सूचित करेगा।

#### 6.11 प्रस्थान करने के प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन में रेलगाड़ी

- (1) चालक मोटरमैन को यह ज्ञात होने पर कि उसके पास प्रस्थान करने का प्राधिकार नहीं है तो वह संचालक मोटरमैन को परिस्थितियों के बारे में सूचित करेगा और वह रेलगाड़ी को रोकने की तुरन्त कार्रवाई करेगा।
  - (2) चालक मोटरमैन यातायात नियंत्रक से संपर्क स्थापित करके निकटतम स्टेशन तक जाने के लिए उसकी अनुज्ञा अभिप्राप्त करेगा।
  - (3) उपनियम (2) के अधीन अनुज्ञा प्राप्त करने पर चालक मोटरमैन, संचालक मोटरमैन को सूचित करने के बाद, रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाएगा।
  - (4) अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद, चालक मोटरमैन लिखित रूप में घटना की रिपोर्ट देगा।
  - (5) यातायात नियंत्रक, स्टेशन मास्टर द्वारा या अवस्था यह सूचना मिलने पर कि रेलगाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रस्थान करने के प्राधिकार के बिना, प्रवेश कर गई है रेलगाड़ी को विशेष अनुदेशों के अनुसार रोकने की व्यवस्था करेगा।
- (ग) अप्राधिकृत घटनाएँ

#### 6.12 आग और धुआँ

- (1) भूमि में रेल सेवक अभिशमन मैनुअल के उपबन्धों या तत्सम्य प्रवृत्त किन्हीं अन्य अनुमोदित या विशेष अनुदेशों से परिचित होने।

- (2) किसी भूमिगत रेल बर्मचारी द्वारा ऐसी आग लगी देखने जिससे जान को खतरा हो या जो संपत्ति को नुकसान कारित करें या रेल गाड़ियों के प्रचालन में बाधा उत्पन्न करें, तो वह—

(क) जीवन और संपत्ति की रक्षा के लिए सब संभव उपाय करेगा, आग को फैलने से रोकेंगे और यथा आवश्यक बुझाएगा, और

(ख) जब आग में उपस्कर अंतर्बलित हो तब निकटतम स्टेशन मास्टर को या संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक को घटना की रिपोर्ट करेगा।

- (3) स्टेशन मास्टर या संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक ऐसी सूचना प्राप्त होने पर—

(क) आग की अवस्थिति, प्रकृति और उसके फैलाव संबंधी सूचना देते हुए यातायात नियंत्रक को घटना की रिपोर्ट करेगा, आवश्यकतानुसार उसमें सहायता मागेगा, और

(ख) स्थानीय कर्मचारिवृन्द की सहायता से आग बुझाने के अपने साधनों द्वारा सब संभव कार्रवाई करेगा।

(ग) अग्नि दुर्घटना में अन्तर्ग्रस्त व्यक्तियों की, यदि कोई हो, सभी संभव सहायता करेगा और यदि आवश्यक हो तो चिकित्सा सहायता मंगाएगा। गंभीर क्षति की दशा में ऐसे व्यक्तियों को निकटतम अस्पताल में तीव्रतम साधन से भेजने के लिए कार्रवाई की जाएगी।

- (4) आग लगने की घटना से संबंधित रिपोर्ट की प्राप्ति पर यातायात नियंत्रक—

(क) आग या आग की अवस्थिति उसकी प्रकृति और फैलाव संबंधी सूचना एकत्र करेगा,

(ख) आवश्यकतानुसार, विद्युत द्वारा की मदद करने की व्यवस्था करेगा,

(ग) विशेष अनुदेशों के अनुसार सभी संबंधित पदधारियों को सूचित करेगा।

(घ) आवश्यकतानुसार सहायता की व्यवस्था करेगा, और जिसके अन्तर्गत विशेष अनुदेशों के अनुसार घुघ्रा निष्कासन प्रणाली (स्मोक एक्सट्रैक्शन सिस्टम) को यदि वह विद्यमान है तो सक्रिय बनाना भी है,

(ङ) अपेक्षित होने पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की व्यवस्था करेगा, और

(च) यात्रियों और स्टेशन कर्मचारिवृन्द को सूचित करते हुए यातायात को रथाचित रूप से विनियमित करेगा।

- (5) (क) यदि साथ ही तो चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाया जाएगा, जहाँ प्रकंप से बचने के लिए तत्पश्चात् कार्रवाई की जाएगी, जिसके अन्तर्गत गंभीर आप (आग) और सलामी (पयुजिंग) को रोकने के लिए विद्युत प्रदाय को बंद करना भी है।

(ख) यदि रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाना संभव नहीं है तो चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को किसी ऐसे स्थान पर रोक देने का प्रयास करेगा जहाँ यात्रियों को सुविधापूर्वक उतारा जा सके।

(ग) यदि आग फैलने की संभावना है तो रेलगाड़ी को, यदि संभव हो तो, विभाजित कर दिया जाएगा और रेलगाड़ी के अप्रभावित भाग को निकास देने की व्यवस्था की जाएगी।

## 6.13 विद्युत् उपस्कर में आग

किसी विद्युत् उपस्कर में या उसके निकट आग होने की दशा में संबंधित भूमिगत रेल सेवक, यदि वह उपस्कर को संभालने के लिए सक्षम है, और इस प्रयोजनार्थ प्रशिक्षित है, विद्युत् धारा को बन्द करने की व्यवस्था करेगा और प्रभावित भाग को अलग कर देगा।

## 6.14 सुरंग (टनेल) में बाढ़

(क) यदि कोई भूमिगत रेल सेवक सुरंग में बाढ़ की स्थिति देखता है तो वह उसकी रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को तत्काल करेगा और प्रभावित क्षेत्र की अवस्थिति पटरी शीर्ष से संबंधित अनुमानित जलस्तर, स्थान जहाँ प्रणाली में पानी प्रवेश कर रहा है, यदि ज्ञात हो, और अनुमानित बहाव तथा बाढ़ग्रस्त क्षेत्र के विस्तार के बारे में सूचना देगा।

(ख) सूचना प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक इस घटना के बारे में सभी संबंधित व्यक्तियों को विशेष अनुदेशों के अनुसार रिपोर्ट करेगा।

2. (क) उस क्षेत्र में पहुंचने वाली किसी रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को यातायात नियंत्रक सावधान करेगा।

(ख) यदि जल-स्तर मुख्य नाले के ऊपर है तो प्रभावित क्षेत्र की रेलगाड़ी सेवाएं निलंबित कर दी जाएंगी।

3. (क) यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि कोई रेलगाड़ी वहां खड़ी नहीं है, प्रभावित बाढ़ग्रस्त क्षेत्र में कर्षण विद्युत् प्रदाय बंद कर दिया जाएगा,

(ख) स्थिति सामान्य हो जाने के बाद विशेष अनुदेशों के अनुसार कर्षण विद्युत् प्रदाय प्रत्यावर्तित कर दिया जाएगा।

4. जब कोई रेलगाड़ी बाढ़ग्रस्त क्षेत्र में फंस जाती है, तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की कार्यवाही सा. नि. 4.33 के अधीन की जाएगी।

5. सूचना प्राप्त होने पर संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक, विशेष अनुदेशों के अधीन बाढ़ की स्थिति से निपटने की कार्यवाही करेंगे।

## 6.15 असुरक्षित दशाओं की, जिनमें रेलगाड़ियों का प्रचालन प्रभावित होने की संभावना है, रिपोर्ट करना।

(1) चालक मोटरमैन, संचालक मोटरमैन और स्टेशन मास्टर किन्हीं ऐसी ज्ञात दशाओं या अप्रत्याशित परिस्थितियों, जिनसे रेलगाड़ियों का निरपेक्ष और सन्वित्त कार्यक्रम प्रभावित होने की संभावना है, के बारे में यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(2) ऐसी खराबी या असफलता के बारे में ज्ञात हो जाने पर यातायात नियंत्रक अनुक्षण के लिए जिम्मेदार संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक को इनकी सूचना देगा।

## 6.16 दुर्घटना की दशा में की जाने वाली कार्यवाही

(क) चिकित्सीय सहायता के लिए व्यवस्था, राहत संक्रिया, घायलों का परिवहन, अनुग्रह संदाय आदि विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा,

(ख) आपत स्थिति के रहने तक यातायात विनियमन की बाबत आवश्यक उद्घोषणा स्टेशनों पर सार्वजनिक उद्घोषणा प्रणाली पर, ट्रेनों में या जैसा कि अन्यथा आवश्यक समझा जाए, की जाएगी।

(ग) सेवाओं को निलंबित कर देने वाली संश्लेष दुर्घटना, यात्रियों की क्षति की दशा में, जन साधारण के लिए आवश्यक समझी जाने वाली विस्तृत जानकारी, प्रेस तथा अन्य प्रकार माध्यमों से दी जानी चाहिए।

## अध्याय 7

## कार्यकरण प्रणाली

## 7.1 कार्यकरण प्रणाली

स्टेशनों के बीच सभी रेलगाड़ियों का प्रचालन निम्नलिखित किसी एक प्रणाली के अनुसार होगा।

(क) केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली (ख) पूर्णतया ब्लॉक प्रणाली

## 7.2 ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने का अधिकार

1. चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन यथा विनिर्दिष्ट प्रस्थान करने का प्राधिकार न हो,

2. यातायात नियंत्रक, विशेष अनुदेशों के अनुसार सेक्शन में एक दूसरी रेलगाड़ी को प्रवेश करने की अनुज्ञा दे सकेगा।

(क) केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली

## 7.3 केवल एक रेलगाड़ी की प्रणाली को आवश्यक बातें

केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली में, एक सेक्शन पर एक समय में एक रेलगाड़ी रहेगी।

7.4 ब्लॉक स्टेशनों पर प्रवेश की अनुज्ञा और प्रस्थान करने का प्राधिकार देने की शर्तें

(क) पोछे के ब्लाक स्टेशन को प्रवेश की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक दोनों ओर के स्टेशनों के बीच ब्लॉक सेक्शन सभी अवरोधों से मुक्त न हों और वह लाइन जिस पर रेलगाड़ी को लेना है उस स्थान तक खाली न हो जहाँ रेलगाड़ी को रकना है।

(ख) किसी ब्लॉक स्टेशन पर प्रस्थान करने का चालक मोटरमैन को प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायगा जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन से प्रवेश का अनुमति पहले से नहीं मिल जाती है।

## आ. पूर्णतया ब्लॉक पद्धति :

## 7.5 पूर्णतया ब्लॉक प्रणाली की आवश्यक बातें

1. जहाँ रेलगाड़ियाँ पूर्णतया ब्लॉक प्रणाली पर चलाई जाती हैं—

(क) किसी ब्लॉक स्टेशन को छोड़ने की अनुज्ञा किसी रेलगाड़ी को तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि प्रवेश की अनुज्ञा ब्लॉक स्टेशन से पहले ही प्राप्त नहीं हो जाती, और

(ख) प्रवेश की ऐसी अनुज्ञा तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि लाइन उस ब्लॉक स्टेशन के प्रथम स्टाप सिग्नल तक साफ है जिस पर प्रवेश की ऐसी अनुज्ञा दी गई है, बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ है।

2. जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत न किया जाए, उपनियम (1) के खंड (ख) में निर्दिष्ट पर्याप्त दूरी, 180 मीटर से कम नहीं होगी।

## 7.6 प्रवेश करने की अनुज्ञा देने के लिए शर्तें

लाइन को तब तक खाली नहीं समझा जाएगा और प्रवेश करने की अनुज्ञा तब तक नहीं दी जाएगी, जब तक कि—

(क) अंतिम प्रस्थान करने वाली रेलगाड़ी पूरी तरह पहुंच न गई हो और प्रथम स्टाप से आगे पर्याप्त दूरी तय न कर ली हो जैसा कि ऊपर नियम 7.5(2) में निर्दिष्ट है।

(ख) उक्त रेलगाड़ी के पीछे सभी सिगनलों को फिर से 'घान' न कर दिया गया हो,

(ग) वह लाइन, जिस पर गाड़ी को लेने का आशय है, स्टार्टर तक या टर्मिनल ब्लाक स्टेशन पर उन स्थान तक जहाँ रेलगाड़ी से बिल्कुल रुक जाना अपेक्षित है, अभी बाधाओं से मुक्त न हो, और

(घ) उक्त गाड़ी को लेने के लिए सभी फेसिंग प्वाइंटों की भली प्रकार से सैट और तालाबंद न कर दिया गया हो और सभी पिछले प्वाइंटों को, जिसमें बियोजन भी है, सेट कर दिया गया हो।

#### ख. साधारण

7.7 ब्लाक बैक या ब्लाक फारवर्ड, विशेष अनुदेशों के अधीन विहित प्रक्रिया के अनुसार किया जाएगा।

#### 7.8 ब्लाक सेक्शन में शॉटिंग के लिए प्राधिकार

जब ब्लाक सेक्शन में शॉटिंग को अनुज्ञा देनी हो तो चालक मोटरमैन को, ब्लाक सेक्शन में शॉटिंग करने का प्राधिकार दिया जाएगा जैसा कि विशेष अनुदेशों के अधीन विहित है, किन्तु ब्लाक फारवर्ड या ब्लाक बैक किए बिना अनुज्ञा नहीं दी जाएगी।

#### 7.9 साइडिंग का बियोजन

सभी साइडिंग लाइनों को, अनुज्ञादित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, चालू लाइनों से अवश्य बियोजन रखे जाना चाहिए।

#### 7.10 प्रवेश करने की अनुज्ञा दिए जाने के पश्चात ब्लाक स्टेशन या ब्लाक सेक्शन पर बाधा

गृह सिगनल के बाहर या उस लाइन पर किसी बाधा की अनुज्ञा नहीं दी जाएगी, जिस पर गाड़ी को प्रवेश करने की अनुज्ञा दिए जाने के पश्चात लेने का आशय है।

#### 7.11 ब्लाक सेक्शन में शॉटिंग या बाधा

ब्लाक सेक्शन में शॉटिंग या बाधा के तब तक अनुज्ञा नहीं दी जाएगी जब तक कि ब्लाक सेक्शन खाली न हो और विशेष अनुदेशों के अनुसार उसे ब्लाक बैक या ब्लाक फारवर्ड न किया गया हो।

#### अध्याय-8

#### ब्लाक का कार्यकरण

#### 8.1 प्रवेश की अनुज्ञा प्राप्त या अभिप्राप्त करने के साधन

ब्लाक स्टेशनों के बीच चालू रेलगाड़ियों के लिए प्रवेश अनुज्ञा सव्यवहार की अनुज्ञा, निम्नलिखित एक या अधिक के संयोजन के माध्यम से विनियमित होगा—

क—रेलपथ सर्किट

ख—मैनल सक्रिया के माध्यम से एमसल काउंटर

ग—विद्युत संचार उपकरण,

#### 8.2 उपकरणों के लिए उपबन्ध

1 विद्युत संचरण उपकरण सभी ब्लाक स्टेशनों पर उपबधित किए जाएंगे।

2 विद्युत सर्किटों के माध्यम से उपबधित करके प्रवेश अनुज्ञा देना स्थापित करने के लिए मैनल बोर्ड, सभी ब्लाक स्टेशनों पर उपबधित किए जाएंगे।

8.3 ब्लाक कार्यकरण उपकरण में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति अपेक्षित है

कोई भी रेल सेवक, ब्लाक कार्यकरण उपकरण या उनकी फिटिंगों में, मरम्मत करने या किसी अन्य प्रयोजन से, स्टेशन मास्टर की पूर्ण सहमति लिए बिना हस्तक्षेप नहीं करेगा।

#### 8.4 सक्षमता प्रमाण-पत्र

1 कोई भी व्यक्ति किसी रेलगाड़ी के लिए प्रवेश अनुज्ञा तब तक नहीं देगा या लेगा जब तक कि उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन इस निमित्त प्राधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा दिया गया प्रमाण-पत्र न हो।

2 उप नियम (1) के अधीन निर्दिष्ट सक्षमता प्रमाण-पत्र विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए विधिमान्य होगा।

#### 8.5 रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर

1. रेल गाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन मास्टर द्वारा या उसके आदेशों के अधीन रखा जाएगा।

2 सदेश भेजने या प्राप्त होने या रेल गाड़ियों के आने और भेजे जाने के वास्तविक समय उसमें प्रविष्ट किए जाएंगे। समय निकटतम आधे मिनट तक अभिलिखित किए जाएंगे।

3 रजिस्टर में सभी प्रविष्टियां स्याही से या डाट पैन से की जाएंगी।

4 रजिस्टर में दर्ज कोई भी अंश मिटाया नहीं जाएगा किन्तु यदि कोई प्रविष्टि गनत पाई जाती है तो उसके ऊपर एक लाइन इस प्रकार खींच दी जाएगी जिससे उसे किसी भी समय पढ़ा जा सके और उसके ऊपर सही प्रविष्टि दर्ज कर दी जाएगी।

5 ऐसा अधिकारी जो उस समय रजिस्टर का अभिरक्षक है, उसमें की गई सभी प्रविष्टियों के लिए और उनके प्रत्येक स्तंभ में ठीक-ठाक प्रविष्टि करने के लिए उत्तरदायी होगा।

#### 8.6 प्रस्थान करने का प्राधिकार

कार्यकरण प्रणाली के अन्तर्गत किसी रेलगाड़ी के लिए प्रस्थान करने का प्राधिकार निम्नलिखित रूप में होगा—

(क) स्टार्टर सिगनल को 'आफ' स्थिति में करके, या

(ख) विशेष अनुदेशों में इस निमित्त विनिर्दिष्ट किसी दस्तावेज द्वारा

#### 8.7 चालक मोटरमैन द्वारा प्रस्थान करने के प्राधिकार की जांच

1.—रेलगाड़ी चलाने के पहले चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित कर लेगा कि—

(i) उसने प्रस्थान करने का प्राधिकार प्राप्त कर लिया है,

(ii) उसे जो प्रस्थान करने का प्राधिकार दिया गया है वह उचित है,

(iii) प्राधिकार उस ब्लाक स्टेशन के प्रति निर्देश देता है, जिसमें वह प्रवेश करने वाला है,

(iv) यदि उक्त प्राधिकार लिखित रूप में है, वह पूर्ण है और उस पर स्टेशन स्टाम्प सहित स्याही से या डाट पैन से सम्यक् रूप से पूरे हस्ताक्षर किए गए हैं।

2—यदि उपनियम (1) में उल्लिखित शर्तों का अनुपालन नहीं हुआ है तो चालक मोटरमैन रेलगाड़ी चलाने से पहले उस भूल या त्रुटि को दूर करा लेगा।

## 8.8 ब्लाक सेक्शन को बन्द करने की शर्तें

जैसे रेलगाड़ी ब्लाक सेक्शन को खाली कर चुकी हो और स्टेशन पर वास्तव में पहुंच गई हो या सेक्शन के अवरोध का कारण दूर कर दिया गया हो तब ब्लाक सेक्शन को बन्द कर दिया जाएगा।

## 8.9 प्रस्थान करने के प्राधिकार के बारे में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी

1. चालक मोटरमैन को प्रस्थान करने का प्राधिकार भूमिगत रेल सेवक जिसे इस निमित्त विशेष अनुदेशों द्वारा नियुक्त किया गया है, के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति नहीं देगा।

2. प्रस्थान करने का प्राधिकार इस प्रयोजन के लिए विहित प्रक्रिया का अनुपालन करने के बाद ही चालक मोटरमैन को दिया जाएगा।

3. जब प्रस्थान करने का प्राधिकार लिखित रूप में हो तो वह सही-सही, पूर्ण और उम पर स्टेशन स्टाम्प सहित स्याही से पूरे हस्ताक्षर होने चाहिए।

## 8.10 ट्रैक सर्किटों, एक्सल काउंटर्स, पैनल बोर्डों का खराब हो जाना

1. जब ब्लाक कार्यकरण के लिए रेलपथ सर्किटों की व्यवस्था की गई हो और उनके संयोजन खराब हो जाते हैं या एक्सल काउंटर उसमें सही सही गणना करने में असफल हो जाते हैं या पैनल बोर्ड खराब हो जाता है तब विद्युत संचार उपकरणों के माध्यम से प्रस्थान की अनुज्ञा प्राप्त करेगा।

2. जब प्रवेश अनुज्ञा प्राप्त कर ली जाती है तब उस भाग की प्रविष्टि रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर में की जाएगी और प्रस्थान करने का लिखित प्राधिकार जारी करने पर जिसमें उस प्रभाव की टिप्पणी भी होगी, प्रस्थान करने के लिए अनुज्ञात किया जाएगा।

## 8.11 प्रस्थान करने के लिखित प्राधिकरण के प्रारूप

1. प्रस्थान करने का अधिकार, भूमिगत रेल प्रशासन द्वारा विशेष रूप से इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध किए गए प्रारूपों पर लिखा जाएगा।

2. ऐसे प्रारूप पुस्तक के रूप में जिल्दबंद किए जाएंगे और स्टेशन मास्टर या विशेष अनुदेशों द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी भूमिगत रेल सेवक द्वारा प्रत्येक ब्लाक स्टेशन पर रखे जाएंगे।

3. जब तक आवश्यक न हो, कोई भी प्रस्थान करने का लिखित प्राधिकार न लिखा जाएगा न हस्ताक्षरित होगा।

4. किसी रेलगाड़ी के प्रचालन के संबंध में प्रेषित प्रत्येक संदेश पर सुनिश्चता से वह रेलगाड़ी वर्णित होगी जिसके प्रति वह निर्दिष्ट है।

5. प्रत्येक रेलगाड़ी के लिए, एक पृथक जांच और उत्तर भेजा जाएगा।

## 8.12 पैनल प्रचालन के संबंध में विशेष उत्तरदायित्व

इयूटी पर स्टेशन मास्टर का यह सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व होगा कि—

1. प्रवेश अनुज्ञा मंजूर करने या प्राप्त करने के प्रयोजनों के लिए पैनलों का प्रचालन और कोई भी वह स्वयं करता है।

2. विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के सिवाए कोई व्यक्ति पैनल नहीं खोलता है।

## 8.13 संदेशों और प्रस्थान करने के लिखित प्राधिकारों का परिरक्षण

रेलगाड़ी के संदेशों और प्रस्थान करने के लिखित प्राधिकारों को उस समय के पहले या जैसा विशेष अनुदेशों में अधिकथित हो, नष्ट नहीं किया जाएगा।

## 8.14 प्रवेश की अनुज्ञा को रद्द करना

जब पहले से मंजूर की गई प्रवेश अनुज्ञा को रद्द कर दिया जाता है तब भेजे गए और प्राप्त किए गए संदेशों की प्रविष्टि रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर में की जाएगी।

## 8.15 विद्युत संचार यंत्र में खराबी

जहां ब्लाक स्टेशनों के बीच प्रवेश अनुज्ञा ली जाती है वहां विद्युत संचार उपकरण के खराब होने की दशा में रेलगाड़ियां विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएंगी।

## 8.16 रेलगाड़ी कर्मों दल और यातायात नियंत्रक के बीच रेडियो संचार का असफल हो जाना

रेलगाड़ी कर्मों दल और यातायात नियंत्रक के बीच रेडियो संचार असफल हो जाने की दशा में रेलगाड़ी कर्मों दल आपातकालीन 'टेलीफोन' का उपयोग करके यातायात नियंत्रक से सम्पर्क स्थापित करेगा और विशेष अनुदेशों के अनुसार काम करेगा।

## 8.17 ब्लाक प्रचालन उपस्कर का उपयोग और प्रचालन

ब्लाक प्रचालन के लिए उपबंधित उपकरणों का उपयोग और प्रचालन, विशेष अनुदेशों द्वारा शासित होगा।

## अध्याय-9

## रेल पथ और संकर्म

## 9.1 रेलपथ और संकर्मों की दशा

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक अपने भारसाधक के अधीन रेलपथ और संकर्म की दशा के लिए जिम्मेदार होगा।

## 9.2 लाइन का अनुरक्षण

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक—

1. तृतीय रेल या पावर ब्लाक अभिप्राप्त कर लेने के पश्चात् यातायात इतर समय के दौरान अनुरक्षण कार्य के लिए कार्यक्रम बनाएगा और उसकी व्यवस्था करेगा,

2. यह देखेगा कि उसके भारसाधन वाली पूरी लाइन या संकर्म का अनुरक्षण दक्षतापूर्वक किया जाता है, और

3. रेलपथ या संकर्म में होने वाली उन सभी दुर्घटनाओं या खराबियों की जिनमें वह समझता है कि रेलगाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा पड़ सकती है, रिपोर्ट भारसाधक इंजीनियर को तत्परता से करेगा और साथ ही दुर्घटना को रोकने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाही करेगा।

## 9.3 सामान की देखभाल

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक अपने भारसाधन वाली सभी रेलबुमियों, स्लीपर्स और अन्य सामान की सुरक्षा का प्रबंध करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो भी सामान वस्तुतः काम में नहीं आ रहा है उसे ट्रैक बैड से हटा लिया गया है जिससे कि रेलगाड़ियों के परिचालन में बाधा न पड़े।

## 9.4 रेलपथ और संकर्म का निरीक्षण

1. रेलपथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण, विशेष अनुदेशों के अनुसार इस निमित्त नियुक्त किसी भूमिगत रेल सेवक द्वारा प्रतिदिन पैनल किया जाएगा।

2. सभी संकर्मों का जिसके अन्तर्गत सिगनल और संयोजन गियर, कांटे और कैचियां, तृतीय रेल और रेलगाड़ियों की सुरक्षा और प्रचालन पर प्रभाव डालने वाले अन्य उपस्कर भी हैं, विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाएगा।

### 9.5 रेलगाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य

1. कोई भी गैंग किसी ऐसे कार्य को, रेलपथ या संकर्म निरीक्षक या विशेष अनुदेशों द्वारा इस निमित्त नियुक्त सक्षम भूमिगत रेल सेवक को पूर्व अनुज्ञा के बिना शरारत या निष्पादित नहीं करेगा जिसमें रेल गाड़ियों या यातायात को खतरा हो और ऐसी अनुज्ञा देने वाला भूमिगत रेल सेवक ऐसे कार्य के अधीक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा।

2. जहाँ उपनियम (1) के अधीन मकर्म में कोई सिगनल या विद्युत गियर अन्तर्बलित है वहाँ कार्य होने की अवधि के दौरान संबंधित विभाग के सक्षम प्रतिनिधि की उपस्थिति की व्यवस्था की जाएगी।

3. यदि आवश्यक हो तो, विशेष अनुदेशों के अनुसार कर्मचारिवृंद की सुरक्षा के लिए कर्षण विद्युत धारा को बंद कर दिया जाएगा।

### 9.6 ट्रैक और संरचना की अपातनामीन मरम्मत

यदि किसी स्रोत से संरचना या ट्रैक को नुकसान होने की रिपोर्ट प्राप्त होती है जिसमें रेलगाड़ियों के निरपेक्ष प्रवाहन के लिए सुरक्षित ध्यान देना अपेक्षित है, यदि कार्य को यातायात समय के दौरान करना है तो, यातायात नियंत्रक—

- (क) प्रभावित सेक्शन पर रेलगाड़ी सेवा को बन्द करने के आदेश देगा,
- (ख) संबंधित रेलपथ या संकर्म निरीक्षक को घटनास्थल पर जाने की सूचना देगा,
- (ग) कार्य प्रारंभ होने के पूर्व प्रभावित भाग पर कर्षण विद्युत धारा को बंद करवाएगा, और
- (घ) सक्षम इंजीनियरी पद्धिकारी द्वारा संबंधित संरचना या ट्रैक पर काम करने और उसे ठीक (फिट) का प्रमाण-पत्र दिए जाने के बाद विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रभावित सेक्शन पर रेलगाड़ी सेवाएं पुनः चालू की जाएंगी।

### 9.7 लाइन में बाधा डालने वाली संक्रियाएं प्रारंभ करने से पहले पूर्ववधानी

रेलपथ या संकर्म पर नियोजित कोई भी प्रक्रिया तब तक कोई पटरी (रेल) नहीं बदलेगा, कांटों या सिगनलों का कनेक्शन नहीं काटेगा या लाइन को बाधा पहुंचाने वाली कोई अन्य संक्रिया प्रारंभ नहीं करेगा जब तक—

- (क) विशेष अनुदेशों के अनुसार प्राधिकृत इंजीनियरी अधिकारी द्वारा यातायात नियंत्रक से ट्रैक का कक्षा न ले लिया गया हो,
- (ख) कर्मचारियों के लिए सुरक्षित पूर्ववधानियां न बरती गई हों,
- (ग) भारसाधक इंजीनियरी पद्धिकारी ने जो स्थल पर कार्य कर अधीक्षण कर रहा है, यह सुनिश्चित न कर लिया हो कि आवश्यकतानुसार कर्षण विद्युत धारा को बंद कर दिया गया है, और
- (घ) कार्य स्थल को विशेष अनुदेशों के अनुसार संरक्षित न कर लिया गया हो।

### 9.8 रेलगाड़ियों की गति को नियंत्रित करने के लिए सिगनल दिखलाना

जब कभी लाइन की मरम्मत या किसी अन्य अवरोध के कारण चालक मोटरमैन को यह बताना आवश्यक हो कि रेलगाड़ी रोकना है या निर्बंधित गति से रेलगाड़ी बढ़ाना है—

- (क) यातायात के लिए दोनों दिशाओं में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित आकार-प्रकार के चेतावनी बोर्ड सहित रोक और आगे बढ़ो बोर्ड या गति सूचक की व्यवस्था की जाएगी।
- (ख) आने वाली रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को, निर्माण और उसके व्यौरों के बारे में उसे सूचित करते हुए माहधान आदेश दिया जाएगा।

### 9.9 प्रत्येक गैंग का गैंगमैट

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक यह समाधान कर लेगा कि उसकी भारसाधक वाली पूरी लाइन पर नियोजित प्रत्येक गैंग एक सक्षम गैंगमैट है।

### 9.10 सिगनलों और गैंग के उपस्कर की जानकारी

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक यह सुनिश्चित करेगा कि—

- (क) उनके अधीन नियोजित प्रत्येक गैंगमैन और गैंगमैट को हंड सिगनलों की सही-सही जानकारी है, और
- (ख) उसकी पूरी लाइन पर नियोजित प्रत्येक गैंग को विशेष आदेशों के अधीन प्रधिकृत अन्य औजारों या उपकरणों के प्रतिरिक्त एक रेलपथ गेज और दो हंड सिगनल बस्तियां दी गई हैं।

### 9.11 मेजों, सिगनलों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण

- (1) प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक प्रत्येक मास में कम से कम एक बार सा. नि. 9.10 (ख) के अधीन उसके अधीन के गैंगों को दिए गए रेलपथ मेजों, हंड सिगनल बस्तियों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण करेगा।
- (2) वह यह भी देखेगा कि यदि कोई वस्तु खराब है या खो गई है तो उसके स्थान पर दूसरी ले ली गई है।

### 9.12 लाइन की सुरक्षा के बारे में गैंगमैट की जिम्मेदारी

प्रत्येक गैंगमैट—

- (क) यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी पूरी लाइन रेलगाड़ियों के यात्रियों के लिए सुरक्षित रखी गई है,
- (ख) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गैंग को दिए गए हंड सिगनल, औजार और उपकरण चालू हालत में हैं और तुरन्त उपयोग किए जा सकते हैं, और
- (ग) यह सुनिश्चित करेगा कि उनके गैंग के सभी आदमियों को हंड सिगनलों की सही-सही जानकारी है।

कांटों या कैबियां लगाना या हटाना

9.13 स्थापन स्थिति के विवाय, कोई भी भूमिगत रेल सेवक प्रचालित लाइन में कोई कांटा या कैबियां नहीं लगाएगा न उससे हटाएगा।

मैटरियल ट्रालियों और लारियों का प्रचालन

9.13 (1) मैटरियल ट्राली वह यान है जिससे चार से अधिक व्यक्ति लाइन से उठा सकते हैं। उसी प्रकार के किन्तु भारी यान को भारी समझा जाएगा। जब किसी मैटरियल ट्राली में रेलपथ का सामान या कोई अन्य भारी सामान लादा जाता है, तो उसे भी भारी समझा जाएगा।

(2) प्रत्येक ट्राली या लारी में निम्नलिखित उपस्कर होंगे—

- (क) चार हंड सिगनल बस्तियां,
- (ख) एक जंजीर और एक पैड लाक,
- (ग) अन्य ऐसी वस्तुएं, जो भूमिगत रेल प्रशासन इस निमित्त विनिर्दिष्ट करे।

(3) ऐसी मैटरियल ट्राली या यानों को, जिन्हें लाइन से उठाया जा सकता है, जैसे धकेलने वाली ट्राली, मोटर लारी और मोटर ट्रालियों को एक्सल काउंटर युक्त वाले सेक्शन पर चलाने के लिए अनुज्ञा नहीं किया जाएगा, किन्तु इन लारी को विशेष अनुदेशों के अधीन प्रचालन के लिए अनुज्ञात किया जा सकेगा।

4. (क) इस निमित्त विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किसी अहित भारसाधक इंजीनियरी पदधारी (रेलपथ या विद्युत या मिगनल) के पर्यवेक्षण के अधीन के सिवाय किसी भी लारी या मेटेरियल ट्राली को लाईन पर नहीं लगाया जाएगा।

(ख) ऐसा भारसाधक पदधारी स्थल पर उस समय उपस्थित रहेगा जब उसका उपयोग किया जाता है और वह उसकी उचित संरक्षा और उपयोग में लाए जाने के बाद लाईन से हटाने के लिए वैयक्तिक रूप से जिम्मेदार होगा।

5. कोई लारी या मेटेरियल ट्राली सामान्यतः यातायात इतर समय के दौरान और स्पष्ट दृश्यता होने पर ही चलाई जाएगी।

6. किसी मेटेरियल ट्राली या लारी को प्रचालित लाईन पर तब तक नहीं लगाया जाएगा, जब तक—

(क) कर्षण विद्युत (पावर) नियंत्रक यह पुष्ट न कर दे कि सेक्शन की कर्षण विद्युत धारा बंद कर दी गई है, और

(ख) यातायात समय के दौरान उस सेक्शन के ट्रैक का कब्जा भारसाधक इंजीनियरी पदधारी द्वारा ले लिया गया है।

(ग) मेटेरियल ट्रालियों या लारियों को, जब उनका उपयोग किया जा रहा हो, बिना देख-रेख के नहीं छोड़ा जाएगा, जब तक कि उन्हें समुचित रूप से सुरक्षित न कर दिया जाए।

(घ) यातायात समय के दौरान मेटेरियल ट्रालियों और लारियों की संरक्षा दोनों ओर में से किसी ओर से किसी व्यक्ति द्वारा कम से कम 400 मीटर की दूरी से खतरे का हूड मिगनल दिखा कर की जाएगी, ऐसे सभी मामलों में, जहाँ व्यक्ति को दोनों ओर में से किसी ओर से लारी या ट्राली दिखाई नहीं देनी है, वहाँ अतिरिक्त व्यक्ति को सिगनल दिखाने के लिए बीच में रखा जाएगा।

(ङ) लारियों और मेटेरियल ट्रालियों की संरक्षा तब तक नहीं हटायी जाएगी जब तक भारसाधक पदधारी उसे हटाने का आदेश न दे।

7. कार्य समाप्त होने पर, भारसाधक इंजीनियरी पदधारी निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित प्रमाण पत्र जारी करेगा कि मेटेरियल ट्राली/लारी लाईन से हटा ली गई है और उसे सुरक्षित कर दिया गया है, लाईन सभी अवरोधों से मुक्त है, और तृतीय रेल सीध (थर्ड रेल एलाइनमेंट) पर कोई ऐसे अज्ञात उपकरण, तार आदि नहीं है जो स्थल पर काम लाए गए हो सेक्शन में कोई कर्मचारी काम नहीं कर रहा है और ट्रैक रेलगाड़ी सेवाएं पुनः चालू करने के लिए सुरक्षित है, और सुरक्षा प्रमाण पत्र के प्राप्त होने पर, यातायात नियंत्रक कर्षण विद्युत धारा को चालू करने और रेलगाड़ी सेवाओं को पुनः चालू करने की अनुज्ञा देगा।

8. जब कोई लारी या मेटेरियल ट्राली उपयोग में नहीं लाई जा रही है तो उसे लाईन से हटा कर सुरक्षित स्थान में रखा जाएगा।

9. मेटेरियल ट्रालियों और लारियों का उपयोग केवल रेलपथ के सामान और अन्य सामान ढोने के लिए किया जाएगा। उनका उपयोग किसी अन्य प्रयोजन के लिए नहीं किया जाएगा।

10. किसी मेटेरियल ट्राली या लारी को लाईन से हटाने के पश्चात् ह्यूटी पर स्टेशन मास्टर या सेक्शन के किसी भी सिरे पर हो, यदि आवश्यक हो, विशेष अनुदेशों में अधिकृत प्रक्रिया के अनुसार, पुनः सैट करने की युक्ति का प्रयोग करके

सेक्शन के एक्सल काउंटर को सामान्य रूप में प्रत्यावर्तित कर सकेगा।

#### अध्याय-10

विद्युत प्रदाय और कर्षण विद्युत धारा की व्यवस्था

विद्युत रेल पथ और संक्रम का निरीक्षण

10.1 विद्युत रेल पथ और संक्रम का निरीक्षण इस प्रयोजन के लिए नामित पदधारियों द्वारा उनके अनुदेशों के अनुसार और उन्हें सौंपे गए कर्तव्यों के अनुसार नियमित रूप से किया जाएगा।

विद्युत उपस्कर के समीप या उनसे संबंधित कार्य करने की अनुज्ञा

10.2 (1) विद्युत उपस्कर के समीप या उनसे संबंधित किसी भाग में कार्य केवल अहित भूमिगत रेल सेवकों, द्वारा किए जाएंगे।

2. उपनियम (1) के अधीन कोई भी संक्रम तब तक प्रारंभ नहीं किया जाएगा जब तक कोई प्राधिकृत विद्युत से संबंधित व्यक्ति कार्य करने की अनुज्ञा नहीं देता और इसके अतिरिक्त, विद्युत शाखा के किसी अहित प्रतिनिधि को नामित नहीं करता। यदि आवश्यक हो तो इस निमित्त अनुदेशों के अनुसार आवश्यक सुरक्षा और मार्गदर्शन सुनिश्चित करने के लिए उसे कार्य स्थल पर उपलब्ध होना चाहिए।

3. प्राधिकृत विद्युत से संबंधित व्यक्ति कर्षण विद्युत नियंत्रक की जानकारी और सम्मति के बिना कार्य करने की ऐसी अनुज्ञा जारी नहीं करेगा। जब रेलगाड़ियों का संचलन प्रभावित होता है तब कर्षण विद्युत नियंत्रक यातायात नियंत्रक को भी सूचित करेगा।

कर्मचारियों और जनता को चेतावनी

10.3 सभी विद्युत उपस्करों को सदैव विद्युतमय समझा जाएगा और इसके परिणामस्वरूप उन दशाओं के सिवाय और उन्हें छोड़ कर, मानव जीवन के लिए खतरनाक समझा जाएगा, जिनमें विद्युत उपस्कर को, इस निमित्त अनुदेशों के अनुसार विशेष रूप से निष्क्रिय कर दिया गया है। कर्मचारियों और जनता द्वारा सम्यक सावधानी बरती जाने के लिए सावधानी संबंधित सूचनाएं सभी असुरक्षित स्थानों के समीप प्रमुख रूप से लगाई जाएगी।

कर्षण विद्युत धारा को 'बंद' करना

10.4 (1) कर्षण विद्युत धारा सामान्यतया चालू रहेगी जब तक कि मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस बाबत जारी किए गए अनुदेशों के अनुसार आपात के कारण या किसी अन्य प्रयोजन के लिए उसे 'बंद' नहीं कर दिया जाता।

2. जब तृतीय रेल सेक्शन के किसी विशिष्ट भाग में आपात स्थिति में यातायात समय के दौरान कर्षण विद्युतधारा को बंद करना आवश्यक हो जाए जब कि सेक्शन के अन्य भाग में 'चालू' रहे तो उसे तब तक 'बंद' नहीं किया जाएगा जब तक कि :—

(क) कर्षण विद्युत नियंत्रक, विद्युत से संबंधित प्राधिकृत व्यक्ति से यह आश्वासन प्राप्त नहीं कर लिया गया है कि पृथक्करण यथा विनिर्दिष्ट रूप में किया गया है,

(ख) यातायात नियंत्रक को सूचित नहीं कर दिया गया है, और

(ग) कर्षण विद्युत नियंत्रक संदेश द्वारा सभी संबंधित भूमिगत रेल सेवकों को यह सुनिश्चित करने के लिए सूचित नहीं कर दिया है कि प्रभावित सेक्शन में अब कोई रेलगाड़ी संचलन नहीं है।

**कर्मण विद्युत धारा को चालू (स्विच मॉन) करना**

10.5 1. यदि कर्मण विद्युत धारा बंद कर दी गई है तो मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस निमित्त जारी किए गए अनुदेशों के अनुसार विद्युत धारा को चालू कर दिया जाएगा।

2. विद्युत धारा को चालू करने से पहले कर्मण शक्ति नियंत्रक यातायात नियंत्रक की अनुमति लेगा।

3. इन सभी मामलों में जिनमें किसी प्रयोजन के लिए ट्रेक का कब्जा से लिया गया है, यातायात नियंत्रक, उपनियम (2) के अधीन उक्त अनुज्ञा, संबंधित भारमात्रक इंजीनियरी पदधारी से यह प्रमाणपत्र प्राप्त करने के पश्चात् देगा कि परिचालित लाईन सुरक्षित और अवरोधों से मुक्त है।

(4) यातायात पुनः आरंभ करने से पूर्व यातायात नियंत्रक कर्मण शक्ति नियंत्रक में यह पुष्टि करा लेगा कि तृतीय रेल सुरक्षित है और विद्युत 'चालू' कर दी गई है।

5. सेक्शन में पर्यवेक्षी कार्य करने के लिए नामित भारमात्रक इंजीनियरी पदधारी विशेष अनुदेशों के अधीन प्रक्रिया के अनुपालन करने के पश्चात् उप नियम (3) के अधीन एक प्रमाण पत्र जारी करेगा।

वे आपात स्थितियां, जब कर्मण विद्युत धारा को अनपेक्षित रूप से बंद कर दिया जाए

10.6 साधारण नियम 10.4 के उपाधियों के होने हुए भी, निम्नलिखित परिस्थितियों से—

(क) गंभीर चाप (आकिंग) और संतयी (फ्यूजिंग) को रोकने के लिए,

(ख) अपराधिक परिस्थितियों में रेलगाड़ी को रोकने के लिए,

(ग) जब बाढ़ का पानी मुख्य नाले से ऊपर बहने लगे,

कर्मण विद्युत धारा को मजबूत कर्मचारियों द्वारा, अतिशीघ्र कार्य करने वाले माधनों से 'बंद' कर दिया जाएगा और इन संबंध में उप व्यक्ति द्वारा जिसने यह किया है, अपना परिचय देते हुए कर्मण विद्युत (पावर) नियंत्रक को सूचित किया जाएगा वही व्यक्ति जब 'बंद' किए जाने का कारण समाप्त हो जाए, कर्मण विद्युत नियंत्रक से सम्पर्क करेगा और कर्मण विद्युत पुनः स्थापित करने के बारे में उसे सूचित करेगा।

तृतीय रेल या उसके किसी सहयुक्त उपकरण पर कार्य

10.7 मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस निमित्त जारी किए अनुदेशों के अनुसार सिवाय तृतीय रेल या उसके सहयुक्त उपकरण या 2 मीटर के अन्तर के इलाकों में कोई भी कार्य नहीं किया जाएगा।

लाईन पर रेलगाड़ी प्रनुरक्षण कार्य

10.8 जब किसी ऐसी रेलगाड़ी पर कोई कार्य करना आवश्यक है जिसमें तृतीय रेल से 2 मीटर के अन्दर काम कर रहे व्यक्ति अन्तर्लिखित हैं, तो ऐसे काम भूमिगत रेल मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस निमित्त जारी किए गए अनुदेशों के अनुसार समुचित सुरक्षा पूर्वावधानियों के साथ किए जाएंगे।

[नं० 83/एनटी/पी/सी 40 (जिन्द -II)]

एस. के. खन्ना, निदेशक  
(सेफ्टी एवं कोचिंग)]

**MINISTRY OF TRANSPORT**

(Department of Railways)

(Railway Board)

New Delhi, the 25th April, 1986

No. 83/MTP/C/40

**RESOLUTION**

1. General Rules for working of the Metro Railway, Calcutta, to be used for the public carriage of passengers have been revised and incorporated in the various Chapters of Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules, 1986, in supersession of Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules, 1984.

2. The Metro Railway system has been introduced for the first time in India has several widely different features from Open-Line Railways. Therefore, General Rules for Metro Railway, Calcutta, have to be different in many respects from General Rules for Indian Railways (Open Lines), 1976.

3. These revised rules shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

4. The rules shall be modified, amended, enlarged or replaced by new set of rules as required.

**Order.**—Ordered that this Resolution, with its enclosures, be published under a Notification in the Official Gazette as required by Section 47 of Indian Railways Act 1890 (IX of 1890) read with section 18 of the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Act, 1985, and in supersession of the Indian Railways (Open Lines) General Rules, 1976, in so far as they relate to the Calcutta Metro Railway and that a copy thereof be kept open for inspection at Metro Railway stations as directed by sub-section (6) of Section 47 of Indian Railways Act read with section 18 of the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Act, 1985, also that a copy of Resolution and of its enclosures be communicated to the Governments, Administrations and Officers noted below for information.

(R. P. SINGH)

Member Traffic, Railway Board  
& Ex-officio Secretary to  
Government of India

**CALCUTTA METRO RAILWAY**

(Temporary Provisions)

**GENERAL RULES**

1986

**FOR THE GUIDANCE OF METRO RAILWAY  
SERVANTS****MINISTRY OF TRANSPORT**

(Department of Railways)

(Railway Board)

New Delhi, the 25th April, 1986

**NOTIFICATION**

G.S.R. 680(E).—In exercise of the powers conferred by section 47 of the Indian Railways Act, 1890 (9 of 1890) read with section 18 of the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Act, 1985 (10 of 1985) and in supersession of the Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules, 1984, the Central Government hereby makes the following rules, namely :—

**CHAPTER I****PRELIMINARY**

1.1 Short title and commencement.—(1) These rules may be called the Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules 1986.

(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

1.2 Definitions.—In these rules, unless the context otherwise requires,—

- (1) "Act" means the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Act, 1985 (10 of 1985).
- (2) "adequate distance" means the distance sufficient to ensure safety ;
- (3) "approach lighting" means an arrangement in which the lighting of signals is controlled automatically by the approach of a train ;
- (4) "approved special instructions" means special instructions approved or laid down by the Commissioner ;
- (5) "authorised electrical person" means any person who is duly authorised to perform specific work on the electrical equipment or circuitry, the authorisation being done by an officer of the Metro Railway Administration empowered for this purpose ;
- (6) "authorised officer" means a person who is duly empowered by general or special order of the Metro Railway Administration,

either by name or by virtue of his office, to issue instructions or to do any other thing ;

- (7) "authority to proceed" means the authority given to the driving motorman of the train, under the system of working, to enter the block section with his train.
- (8) "auxiliary substation" means a substation where equipment are provided for conversion of high voltage AC to 415/230 Volts AC.
- (9) "axle counter" means an electrical device which, when provided at two given points on the track, proves, by "counting axles in" and "counting axles out", whether the section of the track between the said two points is clear or occupied.
- (10) "block back" means to despatch a message from a block station to the block station immediately in rear that the block section is obstructed or is to be obstructed.
- (11) "block forward" means to despatch a message from a block station to the block station immediately in advance the fact that the block section is advance is obstructed or is to be obstructed.
- (12) "block section" means that portion of the running line between block stations as specified by special instructions on to which no running train may enter, until permission to approach has been received from the block station at the other end of the block section ;
- (13) "bond" means connections for electrical continuity in the running rail for traction return current or for signalling track circuit ;
- (14) "braking distance" means the distance required by a train to stop under normal braking conditions, taking into account the track gradient, the train-weight and its speed ;
- (15) "calendar day" means the period from midnight to midnight ;
- (16) "car shed" means an area where Metro Railway trains and coaches are berthed either for repair or for any other attention including stabling.
- (17) "centralised traffic control" means a system by which the working of trains over a route, to which the system applies, is governed by fixed, signals remotely controlled from a designated place ;
- (18) "centralised traffic control operator" means the person on duty who is for the time being responsible for the operation of centralised traffic control system ;

- (19) "circuit" means an arrangement of conductors and electrical apparatus connected to a source of electric supply ;
- (20) "circuit main earth" means any earth, whether portable or integral with the equipment, which is applied prior to the issue of a "permit-to-work" ;
- (21) "competent metro railway servant" means a metro railway servant duly qualified and nominated to undertake and perform the duties entrusted to him ;
- (22) "conducting motorman" means a competent metro railway servant in charge for the time being, of a train (in the rear cab) and includes the second motorman or any other competent metro railway servant who may perform duties of the conducting motorman
- (23) "control office" means the organisation in overall charge of controlling the movement of trains and includes Central Control and Area Control.
- (24) "connections", when used with reference to a running line, means the points and crossings or other appliances used to connect such line with other lines or to cross it;
- (25) "day and night" means the period from sunrise to sunset and vice versa ;
- (26) "direction of traffic" means the direction for which the line is signalled.
- (27) "driving motorman" means the train driver or any other competent metro railway servant in charge, for the time being, of driving a train ;
- (28) "earth" means the general mass of the earth and any conductor in direct electrical connection with it ;
- (29) "earthed" means connected to the general mass of earth in such a manner as will ensure at all times an immediate discharge of electrical energy without danger ;
- (30) "electrical communication instrument" means a telephone ;
- (31) "electrical way and works" means the traction installations including third rail and other connected works provided on the metro railway ;
- (32) "facing and trailing points", points are facing or trailing in accordance with the direction a train or vehicle moves over them. Points are said to be facing points when by their operation a train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running ;
- (33) "flagman" means a metro railway servant conversant with hand signalling and operation of points and signals posted to assist the station master ;
- (34) "fixed signal" means a signal of a fixed location controlling the movement of trains and forming part of the normal signalling system ;
- (35) "fouling mark" means the mark at which the infringement of fixed Standard Dimensions occurs where two lines cross or join one another ;
- (36) "gangman" means a metro railway servant employed on permanent way or work connected therewith ;
- (37) "gangmate" means the person in charge of gang of workmen employed on permanent way or work connected therewith ;
- (38) "headway" means the time interval between trains ;
- (39) "inspector of way or works" means any inspector or assistant inspector responsible for the construction or maintenance of permanent way, points and signals, underground box structure, surface structure, bridges or other works connected therewith ;
- (40) "inter-locking" means an arrangement of signals, points and other appliances, operated from a panel or lever frame, so inter-connected by mechanical or electrical locking or both that their operation must take place in proper sequence to ensure safety ;
- (41) "isolate" means to disconnect from all sources of electric supply ;
- (42) "isolation" means an arrangement secured by the setting of points, or other approved means, to protect the line so isolated from the danger of obstruction from other connected line or lines.
- (43) "jumper cable" means a cable provided with clips for use as a temporary electrical connection to bridge a gap e.g. in a running rail cable or pipe ;
- (44) "live" means electrically charged ;
- (45) "non-traffic hours" means the period between the times of running of the last passenger train at night and the first passenger train the following morning ;
- (46) "obstruction" and its cognate expressions includes a train, vehicle or obstacle on or fouling a line or any condition which is dangerous to trains ;
- (47) "open circuit" means the condition when a circuit is incomplete by the opening of a switch or otherwise thus preventing electric current from flowing ;
- (48) "passenger train" means a train intended solely or mainly for carriage of passengers ;

- (49) "permission to approach" means the permission given from a block station to a block station in rear for a train to leave the latter and approach the former ;
- (50) "point and trap indicators" are not signals, but are appliances fitted to and working with points to indicate the position in which they are set ;
- (51) "radio telephone" means a wireless telephone communication system between the cab of the train and the control.
- (52) "receiving substation" means a sub-station where 33 kilo volts AC supply is received and transformed to 11 kilo volts AC ;
- (53) "rectifier" means an apparatus for conversion of alternating current into direct current ;
- (54) "rolling stock supervisor" means a metro railway servant duly qualified to examine train and certify their fitness for safe running and includes any other metro railway servant who may for the time being be performing the duties of a rolling stock supervisor ;
- (55) "running line" means the line used for running trains through and between stations and includes connections if any, used by a train when entering or leaving stations ;
- (56) "running train" means a train which has started but has not completed its journey ;
- (57) "section gap" means the gap between the lengths of third rail fed by two different feeders ;
- (58) "short circuit" means a fault condition in the circuit arising from the introduction of a path of low resistance to electric current ;
- (59) "shunting" means the movement of a coach or coaches with or without traction motors or of any other self-propelled vehicle, for the purpose of attaching, detaching or transfer or for any other purpose ;
- (60) "special instructions" means instructions issued from time to time by the authorised officer in respect to particular cases or special circumstances ;
- (61) "specified" means specified by or under special instructions ;
- (62) "station" means any place on a line of the metro railway at which passenger traffic is dealt with ;
- (63) "station limits" means the limit of metro railway section which is under the administrative control of a station master as specified by special instructions ;
- (64) "station master" means the person on duty who is for the time being responsible for the working of the station and traffic within station limits, and includes the assistant station master or any person who is for the time being in independent charge of the working of signals and responsible for the working of trains under the system of working in force.
- (65) "station section" means that portion of station limits at a block station which forms the boundary of the contiguous block section ;
- (66) "subsidiary rule" means a special instruction which is subservient to the general rule to which it relates and shall not be at variance with any general rule ;
- (67) "substation" means a building or area containing electrical equipment for reception and transmission of electrical energy ;
- (68) "system of working" means one or more of the systems specified in Chapter VII for the time being for the working of trains ;
- (69) "temporary earth" means an additional earth which is applied after the issue of a "permit-to-work" and which must be removed prior to the cancellation of the "permit-to-work" ;
- (70) "third rail" means the rail on insulators laid by the side of the running rails by means of which electrical power is supplied to electric trains through current collectors ;
- (71) "track circuit" means an electrical circuit provided to detect the presence of a vehicle on a portion of track the rails of the track forming part of the circuit ;
- (72) "track feeder breaker" means a circuit breaker controlling the supply of 750 volts DC to the third rail equipment ;
- (73) "traffic controller" means a metro railway servant on duty provided with the system of speech communication who is for the time being responsible for regulating the working of traffic on a section of the metro railway ;
- (74) "traffic hours" means the period between the time of the start of the running of the first scheduled train in the morning and termination of the last scheduled train at night ;
- (75) "traction current" means the current drawn by an electric train at 750 volts DC for movement ,
- (76) "traction power controller" means a competent metro railway servant who is for the time being responsible for the control of power supply and operations appertaining thereto on the traction power distribution system of the metro railway ;
- (77) "traction power distribution system" means a power distribution system provided for traction purposes ;

(78) "traction substation" means a substation where equipment are provided for converting AC to DC through rectifier transformer sets ;

(79) "train" means one or more units of four vestibuled coaches with driving cabs at either end or any self-propelled vehicle with or without a trailer, which cannot be readily lifted off the track ,

(80) "transformer" means a static apparatus for transforming and supplying alternating current at different voltage ;

(81) "two-aspect signalling" means a signalling arrangement in which signals display at any one time either of the two aspects.

1.3 All other words and expressions used in these rules and not defined but defined in the Act or the Construction Act, shall have the meanings respectively assigned to them in those Acts.

#### 1.4 Classification of stations :—

(1) Stations in a metro railway shall, for the purpose of these rules, be divided into three categories, namely :—

(a) terminal block stations, that is, the stations where the running lines terminate ;

(b) intermediate block stations, that is, the stations where the running lines do not terminate ; and

(c) non-block stations, that is, stations other than those specified in clauses (a) and (b).

(2) A driving motorman must obtain an authority to proceed from the stations specified in clauses (a) and (b) of sub-rule (1) under the system of working specified in Chapter VII.

### CHAPTER—II

#### RULES APPLYING TO METRO RAILWAY SERVANTS GENERALLY

2.1 Supply of copies of rules.—The metro railway administration shall supply a copy of these rules and the amendments made thereto—

- (a) (i) to each station;
- (ii) to each maintenance shed; and
- (iii) to such other officers as may be specified.

(b) to each metro railway servant on whom any definite responsibility has been placed by the said rules, or of such portions thereof as relate to his duties.

2.2 Upkeep of the copy of rules.—Every metro railway servant who has been supplied with a copy of these rules, shall --

- (a) have his copy readily available when on duty;
- (b) keep it posted with all amendments;
- (c) produce the same on demand by any of his superiors;
- (d) obtain a new copy from his superior in case his copy is lost or defaced; and
- (e) ensure that the staff working under him are supplied with all amendments and that they also comply with the provisions of this rule.

2.3 Knowledge of rules: Every metro railway servant shall—

- (a) be conversant with the rules relating to his duties and the metro railway administration shall ensure that he does so;
- (b) pass the specified examinations, if any;
- (c) satisfy himself that the staff working under him have complied with sub-rule (a) and (b); and
- (d) if necessary, explain to the staff working under him, the rules so far as these apply to them.

2.4 Assistance in observance of rules:—Every metro railway servant shall render assistance in carrying out these rules and report promptly any breach thereof, which may come to his notice, to his superior officer and other authority concerned.

2.5 Prevention of trespass, damage or loss :—

(1) Every metro railway servant shall be responsible for the security and protection of the property of the metro railway administration under his charge.

(2) Every metro railway servant shall endeavour to prevent—

- (a) trespass on metro railway premises;
- (b) theft damage or loss of metro railway property;
- (c) injury to himself and others, and
- (d) fire in metro railway.

2.6 Obedience to rules and orders:—Every metro railway servant shall observe and obey—

- (a) all rules and special instructions; and
- (b) all lawful orders given by his superiors.

2.7 Attendance for duty:—Every metro railway servant shall be in attendance for duty at such times and places and for such periods as may be fixed by the metro railway administration and shall also attend at any other time and place at which his services may be required.

2.8 Absence from duty:—(1) No metro railway servant shall, without the permission of his superior, absent himself from duty or alter his appointed hours of attendance or exchange duty with any other metro railway servant or leave his charge of duty unless properly relieved.

(2) If any metro railway servant, while on duty, desires to absent himself from duty on the ground of illness, he shall immediately report the matter to his superior and shall not leave his duty until a competent metro railway servant has been placed in charge thereof.

2.9 Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant drug or preparation:—(1) while on duty no metro railway servant shall be in a state of intoxication or in a state in which, by reason of his having taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation, his capacity to perform his duties is impaired.

(2) No metro railway servant, directly connected with the working of trains, shall take or use any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within eight hours before the commencement of his duty or take or use any such drink, drug or preparation when on duty.

2.10 Conduct of metro railway servants:— A metro railway servant shall—

- (a) wear the badge and uniform, as may be specified, and be neat and tidy in his appearance while on duty;
- (b) not wear any attire unsuitable for public appearance;
- (c) be prompt, civil and courteous;
- (d) not solicit or accept illegal gratification;
- (e) give all reasonable assistance and be careful to give correct information to the public;

- (f) not read newspapers and publication other than those connected with his duties, or play radios or other gadgets while on duty;
- (g) avoid any threatening gesture or behaviour or arguments as would tend to create adverse criticism of the metro railway administration.

- (h) give his name and designation without hesitation when asked if his duties require him to contact the public; and

- (i) conduct himself, whether on or after duty on metro railway so as to merit the confidence and respect of the public.

2.11 Duty for securing safety:—(1) Every metro railway servant shall—

- (a) see that every exertion is made for ensuring the safety of the public;
- (b) promptly report to his superior any concurrence affecting the safe or proper working of the metro railway which may come to his notice; and
- (c) render on demand all possible assistance in the case of an accident or obstruction.

(2) Every metro railway servant who observes—

- (a) any defective signal;
- (b) any obstruction, failure or threatened failure of any part of the way or works;
- (c) anything wrong with a train; or
- (d) any unusual circumstances likely to interfere with the safe running of trains, or the safety of the public;

shall take such immediate steps, as the circumstances of the case may demand, to prevent accident, and where necessary, advise the traffic controller or the nearest station master by the quickest possible means.

## CHAPTER III

### SIGNALS

#### A. General Provisions

3.1 Signal—Signal is an indication given to a driving motorman or a conducting motorman for controlling the movement of his train in all cases except under approved special instructions.

3.2 Kinds of signals.—The signals to be used for controlling movement of trains on running lines, in car sheds and sidings shall be—

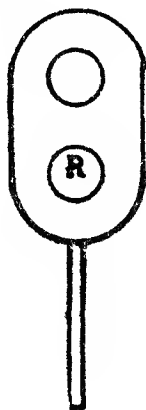
- (a) fixed signals; and

## (b) hand signals

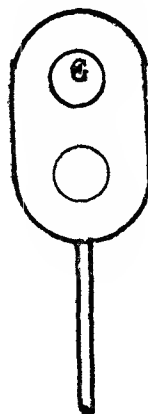
The aspects of fixed signal shall be the same by day and by night displayed by colour lights.

3.3 Placing of fixed signals.—A fixed signal shall be clearly visible to the driving motorman of trains approaching it and shall be placed immediately over or to the right or left side of the line to which it refers unless otherwise authorised by special instructions.

'On' position

**ASPECT****Stop**

'Off' position

**Proceed**

R=Red  
G=Green

3.6 Fixed stop signals for admission of approaching trains.—(1) A home signal shall be located outside all connections on the line to which it refers.

(2) Where necessary additional 'inner' home signal may be provided.

3.7 Fixed stop signals for departing trains.—(1) A starter signal shall be fixed at the limit beyond which no train may pass unless the driving motorman is given an authority to proceed under the system of working.

(2) A starter signal should be placed outside all connections to which it refers except at stations where block section commencement boards are provided.

(3) Shunting operation beyond the starter shall be carried out only in accordance with special instructions.

## B. Description of fixed signal

3.4 Use of fixed signals.—Except under special instructions, the metro railway shall be equipped with fixed signals as specified in these rules.

3.5 Colour light stop signals.—(1) All stop signals on the metro railway shall be colour light signals with two aspects as explained in the figures below.

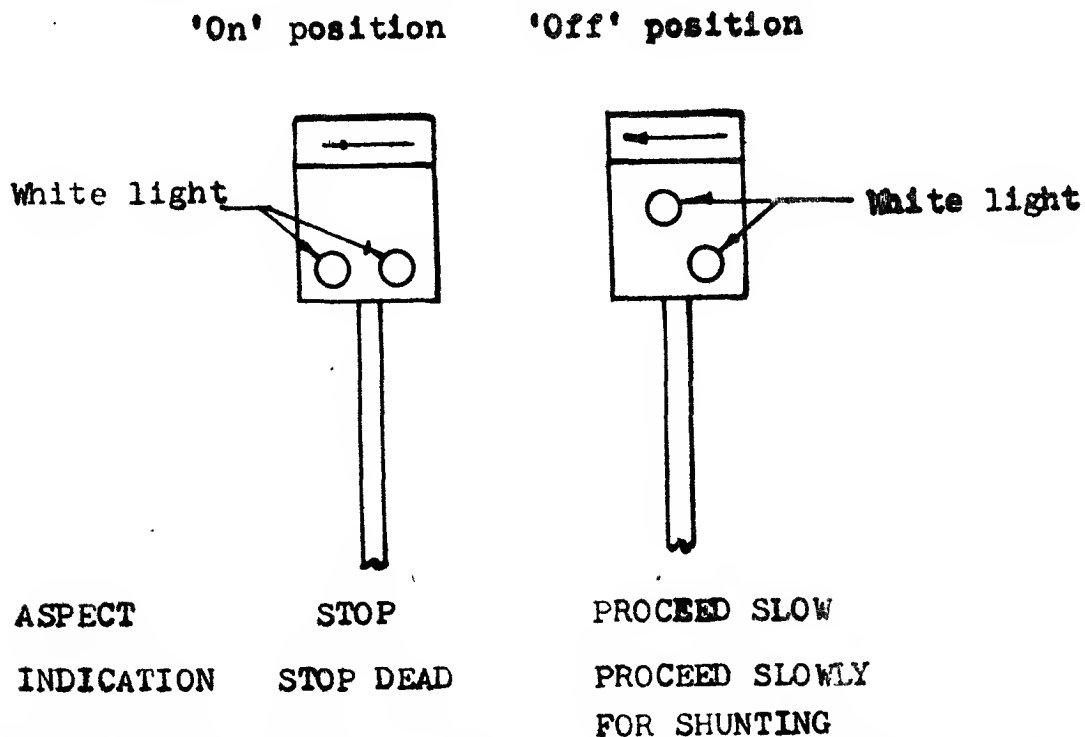
(2) Short range colour light signals shall be installed in tunnel sections, normally mounted at driving motorman's eye level.

3.8 Combination of signals.—Under approved special instructions, a colour light home signal may be combined with the starter signal of a station in rear. When so combined, the arrangements shall be such that the combined signal shall display 'ON' aspect till conditions for taking 'Off' the starter have been fulfilled.

3.9 Placing of more than one signal on the same post.—Not more than one signal referring to trains moving in the same direction, whether on the same line or on separate lines, shall be placed on the same post, except for shunt signals.

3.10 Shunt signals.—(1) A shunt signal is a subsidiary signal for controlling shunting movements and shall be a position light type signal. It may be placed on a post by itself or below a stop signal other than home signal.

(2) The aspects and indications of a shunt signal are shown below :



(3) More than one shunt signal may be placed on the post and when so placed, the top-most shunt signal shall apply to the extreme left hand line and the second from the top to the next line from the left and so on.

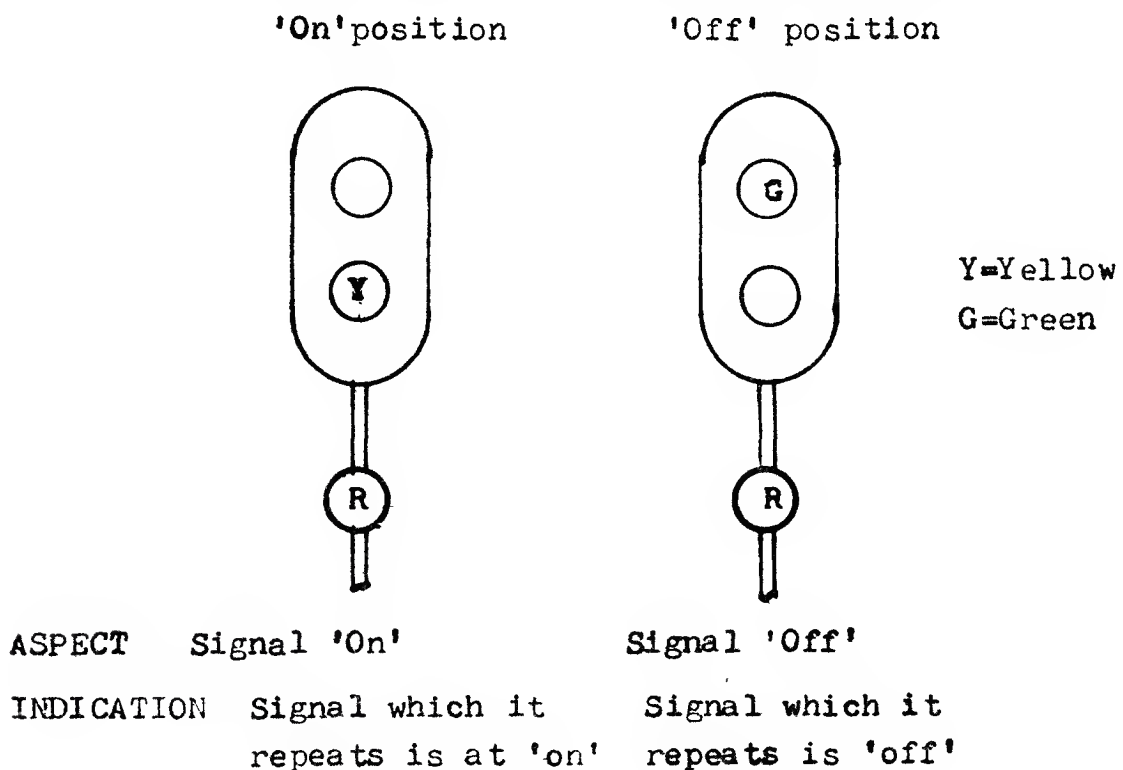
(4) A shunt signal placed below a stop signal shall show no light in 'ON' position.

(5) Where shunt signals are not provided, hand signals may be used for shunting.

**3.11 Repeating signals.**—(1) A signal placed in rear of the fixed signal for the purpose of repeating to the driving motorman of an approaching train the aspects of the fixed signal in advance is called repeating signal.

(2) A repeating signal shall be a colour light signal provided with a 'R' marker.

(3) The aspects and indications of a colour light repeating signal shall be as shown below :



3.12 Electric repeater.—The aspect of any fixed signal which cannot be seen from the place from which the signal is worked shall be repeated to such place by means of an electric repeater.

3.13 Point Indicator.—Point Indicator where provided shall show a miniature white light in both directions when the point is set for the straight and a miniature green light in both directions when the point is set for the turnout.

3.14 Signals out of use.—(1) when a fixed colour light signal is not in use, it shall be distinguished by two crossed bars, each bar being not less than 30 cms long and 10 cms wide.

(2) Signals not in use shall not be lit.

#### C. Equipment of signals

3.15 Obligation to provide fixed signals at stations.—Fixed signals as necessary shall be provided at block stations. On sections however where trains are worked on "One train only system" fixed signals as necessary or "Stop and proceed" boards in lieu thereof shall be provided in accordance with approved special instructions.

3.16 Minimum equipment of fixed signals at stations provided with two aspect signalling :

(a) Home and starter signals shall be provided at intermediate block stations.

(b) Home signal and starter signal in opposite direction shall be provided at a terminal block station.

3.17 Additional fixed signals provided at stations generally.—In addition to minimum equipment of signal prescribed in rule 3.16 above, such other fixed signals shall be provided at every station as may be necessary for the safe working of trains.

3.18 Commissioning of fixed signals.—Fixed signals shall not be brought into use until they have been passed by the Commissioner of Metro Railway as being sufficient to secure the safe working of trains.

3.19 Signals at non-block stations.—Signals may be dispensed with and trains may be stopped in such manner as authorised by special instructions.

#### D. Working of signals and points

3.20 Fixed signals generally.—(1) Every fixed signal shall be so constructed that in case of any type of failure, it shall remain at or return to its most restrictive aspect.

(2) A stop or shunt signal which has been taken "off" for a train shall not be placed "on" until the whole of the train has passed it, except—

(a) in case of emergency, or

(b) where the signal goes to 'on' aspect automatically by the passage of train, the control operating the signal shall not be restored to its normal position till the whole of the train has passed it,

(3) No fixed signal within station limits shall be taken 'off' without the permission of the Station Master or such person as may, for the time being, be in independent charge of the working of such signal.

3.21 Normal aspect of signals.—Unless otherwise authorised under approved special instructions, fixed signals shall always show their most restrictive aspect in normal position.

3.22 Points affecting movement of a train.—A signal shall not be taken 'off' for a train until—

(a) all points over which the train will pass are correctly set and all concerned facing points locked, and

(b) the line over which the train will pass is clear and free from obstructions.

3.23 Locking of facing points.—Facing points for passage of trains shall be either inter-locked or key-locked or shall be clamped and pad-locked.

3.24 Conditions for taking 'off' home signal.—(1) At all stations, the home signal shall not be taken 'off' until the train has been brought to a stop outside it unless the line is clear for an adequate distance beyond the starter, or at a terminal station adequate distance beyond the place at which the train is required to come to a stand.

(2) At terminal stations where adequate distance beyond the place where the trains normally come to a stand is not available, the home signal, or inner home signal, where provided, shall be taken 'off' after the train has first been brought to a stand outside it and the line is clear up to the place at which the train is required to come to a stand.

(3) The adequate distance referred to in sub-rule (1) shall not be less than 180 metres except under approved special instructions.

3.25 Conditions for taking 'off' starter signal.—(a) A starter signal shall not be taken 'off' for a train unless permission to approach has been received from the block station in advance.

(b) A starter signal shall not be taken 'off' for shunting purposes.

3.26 Lighting of signals.—(1) All fixed signals and indicators shall be kept lit throughout the day and night.

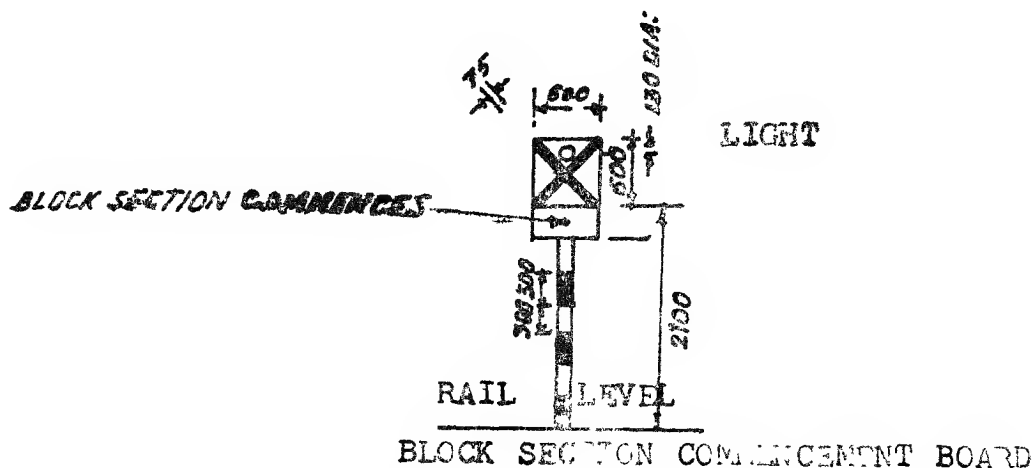
(2) sub-rule (1) shall not apply to approach lit signals.

3.27 Fixed Red Lights.—Fixed red lights shall be provided on terminal platform tracks, sidings and car shed tracks to indicate the farthest points beyond which no train or shunting movements may be permitted.

3.28 Stop Board.—Stop Board of specified design shall be provided on platform so as to be visible to the driving motorman of an approaching train, indicating the location where the train shall be brought to a stand for detraining and entraining of passengers.

3.29 Block Section Commencement board : Block Section Commencement Board is a board which when provided denotes the commencement of a

block section, and indicates the limit beyond which a train shall not proceed unless it has received the authority to proceed into the block section.



3.30 Traps and other points : The station master shall take steps to ensure that all traps and other points are set against the line which they are intended to isolate.

3.31 Points : (1) All points shall normally be set for straight except when otherwise authorised by special instructions.

(2) No metro railway servant shall interfere with any points, signals, or their fittings or any interlocking or other connecting gears for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose except with the previous permission of the station master.

(3) The metro railway servant concerned with the operation of points and signals shall not, while on duty, leave the place of operation of points and signals under his charge except as authorised by special instructions.

3

### E. Hand Signals

3.32 Exhibition of hand signals : (1) Hand signals shall be normally given the hand signal lamps capable of displaying red, green and white aspects. When by flag, these would be of red and green colour.

(2) Hands shall be used in emergencies only.

(3) A white light waived violently shall be used as a stop signal in the absence of red light.

(4) An incorrectly given hand signal shall be regarded as danger signal.

3.33 Method of display of hand signals for controlling train movement and indications, are explained below :

#### INDICATION :

(1) STOP DEAD

(1)

Display of Red Light

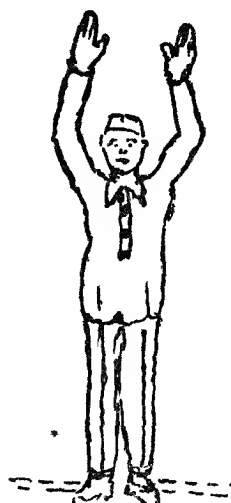
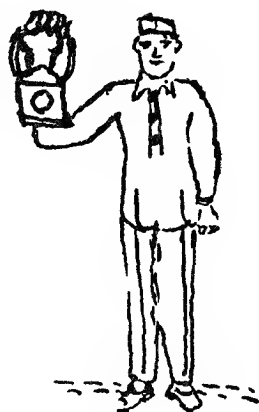
(2)

Raising of both arms

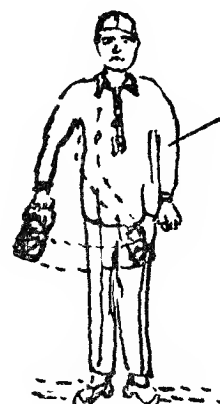
(3)

Waiving of white light violently

R

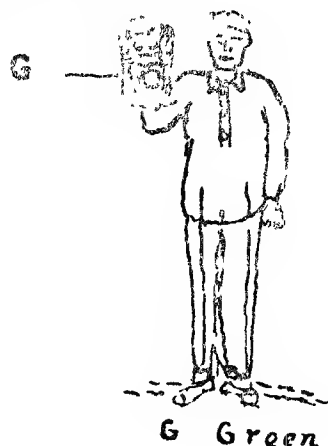


R- Red



## (2) PROCEED

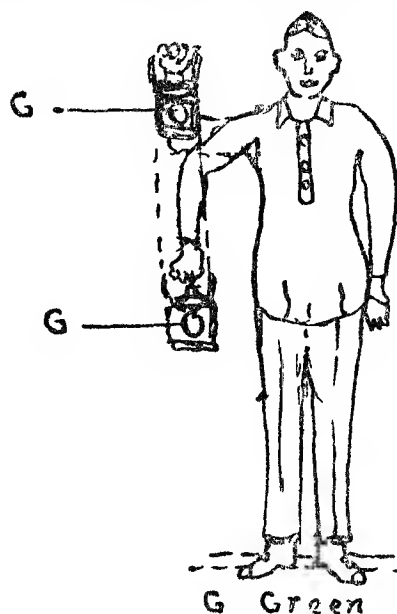
Display of green light steadily



## (3) PROCEED WITH CAUTION.

Waiving of green light vertically Up and Down.

When the speed is to be reduced further, this signal shall be given at a slower and slower rate and when a stop is desired, the stop hand signal shall be shown.



## 3.34 Hand signals for shunting movements :

## INDICATION:

- (1) To move away from the person signalling.
- (2) To move towards the person signalling.
- (3) To move slowly for coupling.
- (4) To stop dead.

## METHOD

By waiving green light slowly Up & Down.  
 By waiving a green light from side to side across the body.  
 By holding a green light above the head and twisting the wrist.  
 By showing red signal.

3.35 Knowledge and possession of hand signal :  
 (1) Every metro railway servant connected with the movement of trains, shunting operations, maintenance of installations and works of any nature affecting safety of trains shall have—

- (a) a correct knowledge of hand signals, and
- (b) the requisite hand signals in good working order with him and ready for immediate use while on duty.

(2) Every station master and other supervisory staff shall see that the staff under him concerned with use of hand signals are supplied with necessary hand signalling equipment and have a correct knowledge of their use.

3.36 Duties of station master generally when a signal is defective : (1) As soon as a station master becomes aware that any signal or indicator has

become defective or has ceased to work properly, he shall—

- (a) immediately arrange to place the signal at 'ON' position if it is not already in that position.
- (b) report occurrence to the traffic controller who shall inform metro railway servant responsible for the upkeep of the signals.

(2) When a station master receives information of any defect in a signal not within his station control limits, from a driving motorman or any other metro railway servant, he shall immediately inform the traffic controller who shall advise the signal maintenance staff and also the station master concerned.

(3) When the approach signal is defective, the station master shall—

- (a) advise the station in rear to caution the driving motorman of approaching trains,
- (b) inform the traffic controller on duty about the arrangements for receiving trains, and
- (c) after ensuring that the conditions for taking 'off' approach signal have been fulfilled, advise the traffic controller to permit the driving motorman of the approaching train on radio telephone to pass the defective signal in accordance with special instructions.

(4) When a departure signal is defective, the station Master, after ensuring that the conditions for taking 'off' starter signal have been fulfilled—

- (a) depute a flagman to hand over the written authority to proceed to the driving motorman and show hand signals for the train to start, and
- (b) keep the traffic controller informed about the defective signal.

3.37 Intimation to officials when defects remedied :—As soon as a defective signal has been put into good working order, the station master shall intimate the fact to the officials who were advised of its being defective.

3.38 Absence of a signal or a signal without light: (1) If (a) there is no signal at a place where it ordinarily exists, or

(b) the light of a signal is not burning when it should, or

(c) the aspect of a signal is misleading or imperfectly shown, or

(d) more than one aspect is displayed :  
the driving motorman shall act as if the signal is showing its most restrictive aspect.

(2) At signals equipped with a 'R' marker, the driving motorman shall bring his train to a stand, if it does not show any light or show an imperfect aspect, and having satisfied himself that the signal is provided with a 'R' marker shall proceed preparing to stop it at the next stop signal and shall be guided further by its aspect.

3.39 Defective or damaged points : (1) whenever points, crossings, or check rails are defective or damaged, the metro railway staff in-charge of operation of points shall immediately arrange to report the circumstances to the station master.

(2) The station master on becoming aware of such defect or damage, shall—

- (a) inform the traffic controller about it, and arrange to have the defect rectified by the person responsible for its maintenance ;
- (b) personally ensure safe passage of trains, after clamping and padlocking of facing points, and
- (c) arrange to keep the signal or signals concerned at 'ON' position until the defect is rectified.

3.40 Duties of driving motorman in respect of signals : (1) The driving motorman shall be vigilant and cautious and pay attention to and obey every signal whether the cause of the signal being shown to him is known to him or not.

(2) When he notices any unsafe condition, he shall immediately bring his train to a stop and after informing the conducting motorman and the traffic controller, proceed exercising great caution so as to stop short of any obstruction. He shall report the incident in writing at the next station on arrival.

(3) Every driving motorman shall acquaint himself with the system of working, location of signals and other local conditions affecting the running of trains on the section over which he is required to work.

3.41 Duties of driving motorman when approach signal is 'ON' or defective — The driving motorman shall not pass such signals and :—

- (1) bring his train to stand,
- (2) contact the traffic controller on radio or emergency telephone seeking permission from the station master to pass the signal, and
- (3) proceed past such signal at a restricted speed after proper authorisation in accordance with special instructions.

3.42 Duties of driving motorman when departure signal is defective.—The driving motorman shall not pass the starter in 'ON' position or a defective starter unless—

- (a) the train has been brought to a stop at the station,
- (b) a proper authority to proceed under the system of working is received by him, and
- (c) a proceed hand signal is given in accordance with special instructions.

3.43 Permission before entering a running line:—No driving motorman shall take his train on any running line or cross it until he has obtained permission of the station master in the manner as may be specified and has satisfied himself that all correct signals have been shown.

3.44 Reporting of defects in signals.—Should a driving motorman observe that a signal light is imperfectly visible or partially obscured, he shall report the matter to the traffic controller on duty who shall take steps to inform the station master and also advise the persons concerned to get it rectified immediately.

## CHAPTER IV

### WORKING OF TRAINS GENERALLY

#### A. Timing.

4.1 Standard Time.—The working of trains between stations shall be regulated by the Indian Standard Time.

4.2 Adherence to advertised time.—No train carrying passengers shall be despatched from a station before the advertised time.

4.3 Setting watch.—Before a train starts from a terminal station, the conducting motorman shall set his watch by the station clock and communicate the time to the driving motorman who shall set his watch accordingly.

4.4 Supply of working time table.—(1) A copy of the working time table for the time being in force shall be supplied to each station, conducting motorman driving motorman, inspector of way or works and any other metro railway servant requiring the use of the working time table during the course of his duties.

(2) A copy of the said working time table, shall, on issue be supplied to the commissioner of metro railway.

4.5 Supply of Schedule of Standard Dimensions.—A copy of the Schedule of Standard Dimensions for the time being in force shall be supplied to each inspector of way or works and train examiner.

#### B. Speed of Trains Generally

4.6 Limits of speed generally.—(1) Every train shall be run within the limits of speed as may be specified for a section.

(2) The sectional speed and the permanent speed restrictions shall be shown in the working time table.

(3) The driving motorman shall regulate and control the running of the train on a section according to the time table and avoid either excessive speed or loss of time. The driving motorman shall observe all speed restrictions specified on a section.

(4) Whenever it is necessary to indicate to the driving motorman the locations where trains are run at a restricted speed or where trains have to come to stop dead and proceed due to the track being under repairs or due to any other cause, action shall be taken as specified under special instructions.

4.7 Limits of speed while running through stations.—(1) No train shall run through any station unless the line on which the train has to run has been isolated from all connected lines by proper setting of points and interlocking has been provided to maintain the conditions during the passage of the train.

(2) The speed of a train while running through a station shall not exceed the speed as may be specified.

4.8 Speed of trains over facing points.—(1) The speed of a train over an interlocked facing point shall be as specified.

(2) Speed of a train over a non-interlocked facing points, and cross over shall not exceed 15 kilometres per hour unless otherwise specified.

4.9 Trains pushing.—No train shall proceed pushing outside station limits except in emergency in accordance with special instructions and at a speed not exceeding 15 kilometres per hour.

#### C. Equipment of Trains and Train Staff

4.10 Head light and marker lights.—(1) All trains shall have an electric head light of approved design and in addition an electric white marker light in front.

(2) The electric head light on the train shall be switched 'OFF' and marker light switched 'ON' when the train is stationary at a station, and on such other occasions as may be specified.

(3) In case the head light of a train fails, the train shall run at a speed as may be specified.

4.11 Tail and parking lights.—(1) All trains shall have a red tail light in the rear.

(2) Within station limits or in depot sidings when stalled a train shall have red parking light in the rear and in the front unless otherwise specified.

4.12 Equipment of driving motorman and conducting motorman.—Each driving motorman and conducting motorman shall have with him while on duty with his train, the following equipment :

- (1) a copy of these rules;
- (2) a copy of the metro railway working time table;
- (3) a watch;
- (4) two pairs of such spectacles as he is required to wear under medical advice; and
- (5) such other articles as may be specified.

4.13 Manning of trains.—(1) (a) Except as otherwise provided by special instructions, no train shall be allowed to be in motion on any running line unless the leading cab is manned by a driving motorman and the rear cab by a conducting motorman.

(b) The driving motorman and the conducting motorman shall be persons duly qualified and in possession of a competency certificate to move or drive or conduct the train.

(2) If a driving motorman becomes incapacitated while the train is in motion the train shall be brought to a stand. The traffic controller on duty shall be informed by the driving motorman or the conducting motorman and action as specified shall be taken by all concerned.

(3) (a) In the event of the driving apparatus in the leading cab becoming defective, the train shall be driven upto the next station from the trailing driving cab by the conducting motorman. The driving motorman in the leading cab shall be responsible for application of emergency brake and safely conducting the train.

(b) Action to detrain the passengers at the next station, if required, clearance of the defective train from the running line and induction of another train for resumption of services shall be taken in accordance with procedures as specified.

#### D. Trains with Damaged or Defective Coaches

4.14 Examination of defective coaches.—(1) No train with a coach which has derailed or has been rendered defective shall be kept in service to run between stations until it has been examined and passed by a rolling stock supervisor.

(2) Where a coach has derailed between stations, the driving motorman shall not take the train after rerailment to the next station unless the coach has been examined and certified fit and accompanied by a rolling stock supervisor.

#### E. Precautions before Starting Trains

4.15 Duties of staff to examine notices before starting.—Every driving motorman and conducting motorman, after coming duty to work train, shall examine the notices issued for their guidance and ascertain therefrom whether there is anything requiring their special attention on the section over which they have to work.

4.16 Examination of trains.—(1) A train shall be examined by a rolling stock supervisor in accordance with procedures as may be specified.

(2) Unless the rolling stock supervisor has given a report to the effect that the train is fit for traffic service in all respects and have the specified brake power, the station master of the station or the car shed incharge of the car shed where the train is examined, shall not give permission to put the train in service.

4.17 Examination of train by driving motorman.—The driving motorman shall, before the commencement of journey, ensure that :

- (1) the train is properly coupled;
- (2) all electrical couplings are properly made;
- (3) the train control and power apparatus are properly working;
- (4) the rake system of the complete train is working properly as specified;
- (5) the head and tail lights are functioning properly;
- (6) the train is in proper working order; and
- (7) the radio communication system with the control is in working order.

4.18 Examination of train by conducting motorman.—The conducting motorman after coming on duty to work a train shall satisfy himself that—

- (1) communication system between the conducting motorman and the driving motorman is operative;
- (2) the door closing apparatus is working properly;
- (3) the passenger alarm apparatus on the train is working properly;
- (4) the train light and fan controls are in proper working order;
- (5) the emergency brake system is working properly; and
- (6) the public address system in the train is working satisfactorily.

4.19 Driving motorman to obey certain orders.—At stations and during the journey the driving motorman shall obey—

- (1) Any orders of the traffic controller in matters connected with starting, stopping or movement of trains or detrainment of passengers in mid-section during emergency;
- (2) any order communicated to him by the station master or any servant acting under special instructions, so far as the safe and proper working of his train will admit; and
- (3) any order given to him by the conducting motorman concerning safe working of the train or safety of passengers.

#### F. Duties of Staff Working Trains

4.20 Driving motorman and conducting motorman to keep a good lookout during journey.—(1) Every driving motorman and conducting motorman shall keep a good lookout while the train is in motion.

(2) On noticing any dangerous condition or a red signal, the driving motorman shall take immediate steps to stop the train.

(3) In emergency the conducting motorman shall stop the train by application of emergency brake.

4.21 Application of parking brake by conducting motorman.—The conducting motorman shall apply parking brakes on the train when required by the driving motorman to secure the train.

4.22 Sounding of train whistle.—The driving motorman shall sound the whistle of the train according to the specified whistle code—

- (a) before putting train in motion; and
- (b) at such other times and places as may be specified.

4.23 Bell signal between conducting motorman and driving motorman.—When bell communication is provided between the leading and the rear driving cab, bell signal code, as may be specified, shall be used.

4.24 Passengers.—Every conducting motorman shall keep a watch on the passengers entraining and detraining at stations and shall exercise due care while closing the doors of the coaches. He shall also warn the passengers before closing the doors on the public address system if provided on the train.

#### G. Duties of staff on arrival

4.25 Driving motorman to see that the train is stopped at the proper place.—When a train stops at a station, the driving motorman shall see that the train has stopped short of the starter signal or at the stop board so as to enquire that the train is properly berthed at the platform. If not, he shall inform the conducting motorman at once on telephone and prevent the opening of the doors of the coaches.

4.26 Moving of train carrying passengers after it has been stopped at a station.—When a train carrying passengers has been brought to a stand at a station alongside, beyond or short of the platform, the driving motorman shall not move it except under orders of the conducting motorman.

4.27. Train crew not to leave the train till handed over.—No driving motorman or conducting motorman shall leave his train until it has been handed over in accordance with special instructions.

4.28 Stabling of trains on running lines.—(1) When a train is stabled at a station on a running line, the driving motorman and the conducting motorman shall not relinquish charge until they have properly secured the coaches and ensured that the train is not fouling any points or crossings.

(2) The Station master shall ensure that—

- (a) all necessary points have been set against the line on which the train is stabled and such points have been secured with clamps and padlocks;
- (b) the keys of such padlocks are kept in his personal custody until the train is ready to leave the line; and
- (c) the coaches have been properly secured.

4.29 Reception of a train on an obstructed line.—(1) No train shall be received on an obstructed line at a station by taking 'off' signals.

(2) In emergency, if a train has to be received on an obstructed line, the station master shall inform the traffic controller who shall inform the driving motorman on radio telephone. The train shall be moved slowly in accordance with special instructions.

(3) The driving motorman shall keep his train well under control and be prepared to stop short of any obstruction.

4.30 Control of shunting.—(1) Shunting operations shall be controlled by fixed signals or Hand Signals.

(2) The Speed during Shunting Operations shall not exceed 10 kilometres per hour unless otherwise authorised by special instructions.

(3) The coaches shall not be loose-shunted

4.31 Responsibility for shunting.—The station master or the car shed incharge shall see that the shunting of trains or coaches is carried on only at such time and in such manner as will not involve any danger.

4.32 Shunting on gradients.—When shunting is being performed on a gradient, the metro railway servant incharge of shunting shall ensure that parking brakes are put on and all precautions are taken to prevent the train or coaches getting out of control.

#### H. Detrainment of passengers in Mid-section

4.33 Conditions for detrainment.—(1) Passengers shall not be detrained on to the track except in extreme emergency and on Traffic Controller's instructions.

(2) Notwithstanding anything contained in sub-rule (1), if it is not possible for the train crew to establish communication with the traffic controller within 30 minutes of the stoppage of the train, the driving motorman shall, if in his judgement detrainment is necessary, arrange to get the passengers detrained and escorted by the conducting motorman to the nearest station.

(3) Notwithstanding the provisions of sub-rule (1) and sub-rule (2), in all cases of fire, fusing, fumes etc. or any other cause presenting immediate hazard to passengers, arrangement for detrainment shall be made as quickly as possible.

(4) The train shall be kept secured by application of parking brakes.

4.34 Procedure for detrainment.—In all cases of detrainment, traffic controller shall ensure that—

- (1) traction current is switched 'OFF';
- (2) tunnel light is kept burning;
- (3) a metro railway operating official is deputed to supervise detrainment of passengers and to escort them safely to the nearest station; and
- (4) if such Operating official cannot be immediately deputed, advise the train crew to arrange detrainment under their supervision. The passengers shall be escorted to the nearest station by the conducting motorman.

## CHAPTER V

### CONTROL AND WORKING OF STATIONS

5.1 Responsibility of the station master for working.—The station master shall—

- (1) be responsible for the efficient discharge of the duties devolving upon the staff employed under his control within the station limits and such staff shall be subject to his authority and direction;

- (2) report, without delay, to his superior all neglect of duty on the part of any metro railway servant under his control;
- (3) see or cause to be seen that all signals, points, lifts and escalators or any other machinery provided at his station are kept in proper working order and shall report all defects therein to the proper authority;
- (4) see that the working of the station is carried out in strict accordance with the rules, and regulations for the time being in force;
- (5) see that no person other than the authorised person at the station asks for or gives permission to approach or gives authority to proceed;
- (6) see that any working notices or instructions or orders issued by the metro railway administration are properly exhibited or distributed to staff concerned;
- (7) see that the train timings and fare lists are correctly exhibited at the station;
- (8) see that all staff under him are supplied with a copy of these rules or relevant extracts thereof;
- (9) frequently visit the platforms, booking counters, ticket collection gates and other areas under his administrative control to maintain an effective supervision and to ensure that the platforms, passenger circulating areas, working offices and other areas are kept neat and clean;
- (10) attend to all passenger complaints or requirements and give necessary assistance to passengers when required;
- (11) perform any other duties as may be specified.

5.2 Keeping of books and returns.—The station master shall see that all books and returns are neatly kept and posted regularly.

5.3 Access to and operation of equipment.—No unauthorised person shall be permitted to have access to places from where points, signals, electrical communication instruments or any other appliances connected with working of the metro railway are operated.

5.4 Access to booking office and areas not open for public.—(1) Only persons authorised under special instructions shall be permitted inside booking offices and other offices.

(2) Suitable notices shall be displayed restricting entry to prohibited areas.

5.5 Forms.—(1) All messages and written authorities connected with working of trains shall be prepared on forms as may be specified and shall be stamped with the station stamp.

(2) If the necessary printed form is not available a manuscript form containing particulars shall be prepared as an emergency measure and the reasons therefor will be recorded in the station diary.

5.6 Station Working rules.—In addition to the general rules and special instructions of metro railway, each station shall be provided with the station working rules applicable to the station.

5.7 Opening of stations.—Stations shall remain open throughout traffic hours unless otherwise authorised by special instructions or when temporary closure is necessary in emergencies.

5.8 Control of over-crowding on platforms.—(1) In case of over-crowding on the platforms, the sale of tickets shall be stopped temporarily and regulation of passengers shall be enforced in accordance with special instructions.

(2) In cases referred to in sub-rule (1),—

- (a) the driving motorman of the approaching train,
- (b) the passengers at the stations, shall be cautioned.

5.9 Prohibition of begging, vending, smoking, etc. No person shall beg, vend, smoke, create nuisance or create inconvenience to other passengers and misuse metro railway.

5.10 Prohibition against carrying of dangerous/offensive goods.—(1) No person shall take or cause to be taken any dangerous or offensive goods upon the Metro railway.

(2) If any metro railway official has reason to believe that any such goods are contained in a package in the custody of the passengers, he may cause the package to be opened for the purpose of ascertaining its contents.

5.11 Securing of metro coaches.—The station master shall ensure that metro coaches stabled at the station are properly secured in accordance with special instructions.

## CHAPTER VI

### ACCIDENT AND UNUSUAL OCCURRENCES

#### A. General :

6.1 Definition of 'emergency'.—An incident involving injury to passengers and employees, damage to metro railway equipment or property, delay or disruption to traffic or any combination of these circumstances shall be considered as 'emergency' and dealt with accordingly.

6.2 Reporting of incidents by metro railway servants.—The incident shall be reported by metro railway servant concerned or any other person who notices it with utmost expediency to the traffic controller on duty, and to the nearest station master.

6.3 Duties of traffic controller in case of emergency.—(a) When a report of any incident or obstruction is received by the traffic controller, he shall see that all necessary precautions are taken by the most expedient means possible, for the protection of traffic or metro railway property and equipment.

(b) In case of an accident, the traffic controller shall arrange for all necessary assistance to be sent to the site of accident.

(c) The traffic controller on duty shall, on receipt of information about any incident, immediately inform the nearest station masters, departmental supervisors and officers concerned who shall take necessary action in accordance with special instructions.

6.4 Duties of station master and departmental supervisor generally in case of emergency.—A station master or departmental supervisor, on being informed about an incident, shall—

- (a) take action as possible within his means and in accordance with special instruction to tackle the situation and inform the traffic controller, if any outside assistance is required, and
- (b) submit a report on each incident after normal conditions have been restored in accordance with special instructions.

6.5 Order of priority for action in emergency.—In case of an emergency action shall be taken as promptly as possible in the following priorities :

- (a) Save life and alleviate sufferings;
- (b) protect metro railway property and equipment;
- (c) restore conditions for safe running of trains;
- (d) resume traffic services.

6.6 Recording of activities during 'emergency'.—A detailed record of all activities till the 'emergency' last shall be maintained in chronological order by the traffic controller.

6.7 Traffic regulation.—Traffic regulation as required shall be arranged by the traffic controller. Trains shall be worked between stations, as possible, in accordance with special instructions.

#### B. Trains stopped between stations :

6.8 Train defect.—Should a train be stopped by reason of mechanical defect, the driving motorman and the conducting motorman shall communicate with each other. The driving motorman shall—

- (1) after ascertaining the cause inform the traffic controller;
- (2) take such action as he is competent to take to rectify the defect and clear the section;
- (3) inform passengers of the circumstances, if an extended delay is likely;
- (4) inform the traffic controller, if an assisting train is required to clear the disabled train from the section, and wait till the assistance arrives;
- (5) not take any action to move the train after assistance has been asked for, if the train defect is rectified, unless the traffic controller has confirmed that the assisting train has not entered the blocked section and arrangements for assistance have been cancelled;

- (6) take action to detain passengers in accordance with special instructions, if so desired by the traffic controller, after ensuring that the traction current has been switched off; and
- (7) give a report in writing to the station master on his arrival at the station.

6.9 No traction current.—Should a driving motorman become aware when running between stations that the traction current has been switched off and is not switched on again—

- (1) he shall proceed to the next station, if possible, keeping a sharp look out for hand danger signal or any unusual circumstances on the way. On arrival at the next station he shall seek instructions from the station master;
- (2) he shall, if it is not possible to proceed to next station—
  - (a) stop his train at a convenient position and secure it against rolling movements as per special instructions;
  - (b) establish communication with the traffic controller and try to ascertain the cause, if traction current is not switched on within specified time;
  - (c) inform the passengers of the circumstances and detain the passengers, if necessary, in accordance with special instructions; if traction current is not likely to be restored within 10 mts;
  - (d) clear the section as instructed by the traffic controller; and
  - (e) check up from the traffic controller, in case where an assisting train is required from which end the assisting train is being sent and take further appropriate action as directed by him.

6.10 Train parting.—(1) After both parts of the train have come to a stop due to automatic application of emergency brakes in the event of parting of a train while in motion, the driving motorman and the conducting motorman shall present rolling of the respective parts as per special instructions.

(2) The driving motorman, after communicating with the conducting motorman shall report to the traffic controller about the circumstances.

(3) The train shall be cleared intact after coupling the two parts when couplers are not damaged. In case of damage at mechanical couplers, the two parts shall be cleared separately in accordance with instructions received from traffic controller.

(4) When assistance is required to clear the section, traffic controller shall be so informed by the driving motorman and action shall be taken as directed by the traffic controller.

(5) The traffic controller on receipt of information about the parting of the train shall keep the station master at both ends advised.

6.11 Train in a block-section without authority to proceed—(1) The driving motorman shall, on becoming aware that he does not have authority to proceed, inform the conducting motorman of the circumstances and take immediate action to stop the train.

(2) The driving motorman shall, thereafter, establish communication with the traffic controller and obtain his permission to proceed to the nearest station.

(3) The driving motorman shall, after informing the conducting motorman, move the train to the next station.

(4) The incident shall be reported in writing by the driving motorman on arrival at the next station.

(5) The traffic controller on getting information from the station master or otherwise about a train having entered a block section without authority to proceed shall arrange to have the train stopped as per special instructions.

#### C. Unusual occurrence :

6.12 Fire and smoke.—(1) All metro railway servants shall be conversant with the provisions of fire fighting manual or any other approved or special instructions for the time being in force.

(2) On noticing fire, which may endanger life or cause damage to property or obstruction to running of trains a metro railway servant shall—

- (a) take all possible steps to save life and property prevent fire from spreading and extinguish it as necessary; and
- (b) report the incident to the nearest station master or the departmental supervisor concerned when equipments are involved in the fire.

(3) The station master or the departmental supervisor concerned on receipt of such information shall—

- (a) report the incident to traffic controller giving information regarding location, nature and extent of fire, seek assistance as necessary;
  - (b) take all possible action within his means to have the fire extinguished with the assistance of local staff; and
  - (c) render all possible assistance to the persons, if any, involved in fire accident and call for medical relief if necessary. In case of injuries of serious nature, action shall be taken to dispatch such persons to the nearest hospital by the fastest means.
- (4) On receipt of a report regarding incident of fire, the traffic controller shall—
- (a) collect information regarding location, nature and extent of the smoke or fire;
  - (b) arrange to have the electric current switched off, if necessary;

- (c) inform all the officials concerned in accordance with special instructions;
- (d) arrange assistance as required, including activation of smoke extraction system wherever existing in accordance with special instructions.
- (e) arrange detrainment of passengers if required; and
- (f) regulate traffic suitably keeping the passengers and station staff informed.

(5) (a) The train shall be worked to the next station by the driving motorman, if practicable, where prompt action shall be taken to deal with the outbreak including cutting off the source of electric supply to stop serious arcing or fusing.

(b) If it is not possible to take the train to the next station, the driving motorman shall make efforts to bring the train to a stand at a place convenient for the detrainment of passengers.

(c) If there is a risk of fire spreading, the train shall be divided, if possible, and arrangements made to clear unaffected portion of the train.

6.13 Electrical equipment on fire.—In case the fire is on or adjacent to any electrical equipment, the metro railway servant concerned, if he is competent to handle the equipment and trained for such purpose, shall arrange to switch off the current and isolate the effected part.

6.14 Flooding of tunnel.—(1) (a) When a metro railway servant notices a flood condition in the tunnel, he shall immediately report to the traffic controller and provide the information regarding location of the affected area, approximate water level with respect to the rail top, place where the water is entering the system, if known, and estimated flow and length of the flooded area.

(b) The traffic controller shall, on receipt of information, report the incident to all concerned in accordance with special instructions.

(2) (a) The driving motorman of any train approaching the area shall be cautioned by the traffic controller.

(b) When the water level is above the central drain, train services over the affected area shall be suspended.

(3)(a) The traction power supply shall be switched off in the affected flooded length after ensuring that the train is standing there.

(b) The traction power supply shall be restored after the situation has normalised in accordance with the special instructions.

(4) When a train gets stalled in the flooded area action shall be taken to detrain passengers under General Rule 4.33.

(5) The departmental supervisors concerned, on receipt of information, shall take steps to tackle the flooding condition in accordance with procedures under special instructions.

6.15 Report of unsafe conditions likely to affect running of train. (1) The driving motorman, conducting motorman or signaller shall advise the traffic controller of any known conditions or unusual circumstances likely to effect the safe and proper working of trains.

(2) The traffic controller, on becoming aware of such defect or failure, shall inform the same to the departmental supervisor concerned responsible for the maintenance.

6.16 Action to be taken in case of accident.—(a) Arrangement for medical aid, relief operation, transport of injured, ex-gratia payments etc. shall be made in accordance with special instructions;

(b) necessary announcement regarding traffic regulations till the emergency lasts shall be made on the public address system at stations and on trains or as otherwise considered necessary; and

(c) in case of serious accident involving suspension of services, injury to the passengers, details as considered necessary for information of the general public should be made known through the press and other media.

## CHAPTER VII

### SYSTEM OF WORKING

7.1 System of Working.—All trains working between stations shall be worked on one of the following systems —

(a) One train only system

(b) Absolute Block System

7.2 Authority to enter the block section.—(1) A driving motorman shall not take his train into the block section unless he has received an authority to proceed as specified under special instructions.

(2) Provided that in an emergency the traffic controller may permit a second train to enter the section in accordance with special instructions.

A One train only system

7.3 Essentials of one train only system.—Under the One Train only system, only one train shall be on a section at one and the same time.

7.4 Condition for granting permission to approach and making over Authority to proceed at block stations.—(a) Permission to approach shall not be given to a block station in rear, unless the block section between the stations is clear of all obstructions and the line on which the train is to be received is clear upto the place where the train is required to stop.

(b) Authority to proceed shall not be handed over at a block station to the driving Motorman, unless permission to approach has been received from the block station in advance.

B. Absolute Block System

7.5 Essentials of absolute block system.—(1) Where trains are worked on absolute block system—

(a) No train shall be allowed to leave a block station unless permission to approach has

been received from the block station in advance; and

(b) such permission to approach shall not be given unless the line is clear, not only upto the first stop signal at the block station at which such permission is given, but also for beyond it.

(2) Unless otherwise authorised by approved special instructions, the adequate distance referred to in clause (b) of sub-rule (1) shall not be less than 180 metres.

7.6 Conditions for granting permission to approach.—The line shall not be considered clear and permission to approach shall not be granted unless —

(a) the whole of the last preceding train has arrived complete and has cleared an adequate distance beyond the first stop signal; as specified in rule 7.5(2) above;

(b) all signals have been put back to 'on' behind the said train;

(c) the line on which the train is intended to be received is clear of any obstruction upto the starter or, at terminal block stations, upto the place where the train is required to come to a stop; and

(d) all facing points have been correctly set and locked for the admissible of the said train and all trailing points have been set including isolation.

### C. General

7.7 Block back and block forward.—Block back or block forward shall be done only in accordance with the procedure prescribed under special instructions.

7.8 Authority for shunting in block section.—When permitting shunting in the block section, the Driving Motorman shall be given an authority for shunting in the block section as prescribed under the special instructions.

7.9 Isolation of siding.—All siding lines must be isolated from the running lines except under approved special instructions.

7.10 Obstruction at a block station or in the block section after permission to approach has been given.—No obstruction shall be permitted outside the home signal and on the line on which the train is intended to be received after permission to approach has been given.

7.11 Shunting or obstruction in the block section.—Shunting or obstruction in the block section shall not be permitted unless the block section is clear and is either blocked back or blocked forward in accordance with the special instructions.

## CHAPTER VIII

## BLOCK WORKING

8.1 Means of getting or obtaining permission to approach.—Permission to approach, transaction for the running trains between block stations shall be regulated by means of any one of or a combination of the following—

- (a) track circuits;
- (b) axle counters through panel operation;
- (c) electrical communication instruments.

8.2 Provision of instruments.—(1) Electrical communication instruments shall be provided at all block stations.

(2) Panel Boards to establish granting of permission to approach through indication by means of electrical circuits shall be provided at all block stations.

8.3 Consent required before interfering with Block Working equipment.—No Railway servant shall interfere with the block working equipment or their fitting for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose, except with the previous consent of the station master.

8.4 Certificate of Competency.—(1) No person shall give or take permission to approach for a train unless he holds a certificate of competency from a person authorised in this behalf under special instructions.

(2) The certificate of competency referred to in sub-rule (1) shall be valid for a period specified in special instructions.

8.5 Train signal register.—(1) A train signal register shall be kept by the station master or under his orders.

(2) Actual timings of messages sent or received or train received or despatched shall be entered therein. Timings shall be recorded to the nearest half minute.

(3) All entries in the register shall be made in ink or dot pen.

(4) No erasure shall be made in the register, but if any entry is found to be incorrect, a line shall be drawn through it so that it may be read at any time, the correct entry made over it.

(5) The person who is the custodian of the register for the time being shall be responsible for all entries made therein and for correctly filling in each column thereof.

8.6 Authority to proceed.—Authority to proceed for a train under the system of working shall be —

- (a) taking 'off' of the starter signals; or
- (b) any document specified in this behalf in special instructions.

8.7 Driving motorman to examine authority to proceed.—(1) The driving motorman shall ensure before starting the train that—

- (i) he has obtained an 'authority to proceed';
- (ii) the 'authority to proceed' given to him is proper;
- (iii) that the authority refers to the block station he is about to enter;
- (iv) if the said authority is in writing, it is complete and duly signed in full and in ink or dot pen with station stamp.

(2) If the conditions mentioned in sub-rule (1) are not complied with, the driving motorman shall have the mistake or the omission rectified before the train is started.

8.8 Conditions for closing the block section.—When the train has cleared the block section and arrived at the station in fact or cause of blocking the section has been removed, the block section shall be closed.

8.9 Responsibility of station master as to authority to proceed.—(1) An authority to proceed shall not be given to the driving motorman except by metro railway servant appointed in this behalf by special instructions.

(2) Authority to proceed shall be given to the driving motorman after the procedure prescribed for the purpose has been followed;

(3) When the authority to proceed is in writing, it is correct, complete and signed in full in ink or dot pen with station stamp.

8.10 Failure of track circuits, axle counters, panel boards.—(1) Where track circuits provided for block working and their connections fail, or the axle counters fail to correctly count in and out, or the panel indication board is out of order, permission to approach shall be obtained through the electrical communication instrument.

(2) When permission to approach has been so obtained, an entry to the effect shall be made in the train signal register and the train allowed to proceed on the issue of written authority to proceed which shall also bear a remarks to that effect.

8.11 Form for written authority to proceed.—(1) Authority to proceed shall be written on forms specially provided for the purpose by the metro railway administration.

(2) Such forms shall be bound up in books and kept at each Block Station by the Station master or some metro railway servant authorised in this behalf by special instructions.

(3) No written authority to proceed shall be written out or signed until necessary.

(4) Every message despatched in connection with the working of a train shall distinctly describe the train to which it refers.

(5) For every train, a separate enquiry and reply shall be sent.

8.12 Special responsibility as to operation of panel.—The station master on duty shall be responsible to ensure that—

- (1) no one but himself operates the panel for purposes of granting or obtaining of permission to approach,
- (2) no one except the person authorised by special instructions, opens the panel.

8.13 Preservation of messages and written authorities to proceed.—Train messages and written authorities to proceed shall not be destroyed before the time as laid down in the special instructions.

8.14 Cancellation of permission to approach.—When permission to approach already granted is cancelled, the messages despatched or received shall be entered in the train signal register.

8.15 Failure of electrical communication instrument.—In the event of failure of electrical communication instrument, the train shall be worked in accordance with special instructions.

8.16 Failure of radio communication between train crew and traffic controller.—In the event of failure of radio communication between the train crew and the traffic controller, the train crew shall use emergency telephone to contact the traffic controller and act in accordance with special instructions.

8.17 Use and operation of block working equipment.—The use and operation of the instruments provided by block working shall be governed by special instructions.

## CHAPTER IX

### PERMANENT WAY AND WORKS

9.1 Condition of permanent way and works.—Each inspector of way or works shall be responsible for the condition of the permanent way and works under his charge.

9.2 Maintenance of line.—Each inspector of way or works shall :—

- (1) programme and arrange maintenance works during non-traffic hours, after obtaining power block on third rail;
- (2) see that his length of line or works in his charge is efficiently maintained; and
- (3) promptly report to the Engineer-in-Charge all accidents or defects in the way or works which he considers likely to interfere with the safe running of trains, at the same time taking such action as may be necessary to prevent accidents.

9.3 Keeping of materials.—Each inspector of way or works shall see to the security of all rails, chairs, sleepers and other material in his charge and ensure that such of the said articles as are not actually in use are taken out of the track bed so as not to interfere with the safe running of trains.

9.4 Inspection of permanent way and works.—

(1) Every portion of the permanent way shall be inspected daily on foot by a metro railway servant appointed in this behalf in accordance with special instructions.

(2) All works including signals and connecting gears, points and crossing, third rail and any other equipment effecting the safety and working of trains shall be inspected regularly in accordance with special instructions.

9.5 Works involving danger to trains or traffic.—

(1) A gang shall not commence or carry on any work which may involve danger to trains or to traffic without the previous permission of the inspector of way or works or of any competent metro railway servant appointed in this behalf by special instructions and the Metro Railway servant who gives such permission shall himself be present to superintend such works.

(2) Where the work under sub-rule (1) involves any signal or electrical gears, the presence of a competent representative of the department concerned shall be arranged during the period the work is in progress.

(3) The traction current shall be switched off to ensure safety of staff, when necessary, in accordance with special instructions.

9.6 Emergency repairs to track and structure.—When a report is received from any source informing damage to structure or track requiring immediate attention for safe running of trains, the traffic controller shall, if the work is to be done during traffic hours—

- (a) give orders to stop train services over the affected sections;
- (b) inform the concerned inspector of permanent way or works to proceed to the site of occurrence;
- (c) have the traction current on the affected portion switched off before the works is commenced; and
- (d) resume train services over the affected section in accordance with special instructions after the concerned structure or track has been attended and certified fit by the competent engineering official.

9.7 Precautions before commencing operation which would obstruct the line.—No person employed on the way or works shall change rails, disconnect points of signals, or commence any other operation which would obstruct the line until :—

- (a) possession of the track has been taken over from the traffic controller by the authorised engineering official in accordance with special instructions;
- (b) all safety precautions for staff have been taken;

- (c) the engineering official-in-charge superintending the work at site has ensured that the traction current has been switched off, if necessary; and
- (d) the site of work is protected in accordance with special instructions.

9.8 Showing of signals to control train speeds.—Whenever due to lines being under repair or due to any other obstruction it is necessary to indicate to the driving motorman that he has to stop or proceed at a restricted speed;

- (a) a stop and proceed board or a speed indicator with a warning board of approved shape and size shall be provided for traffic in both directions under special instructions; and
- (b) the driving motorman of approaching trains shall be served with a caution order, informing him of the construction and the details thereof.

9.9 Gangmate in each gang.—Each inspector of way or works shall satisfy that in every gang employed in his length of line there is a competent gangmate.

9.10 Knowledge of signals and equipment of gang.—Each inspector of way or works shall ensure—

- (a) that every gangman and gangmate employed under him has a correct knowledge of hand signals; and
- (b) that every gang employed in his length of line is supplied with a permanent way gauge, and two hand signal lamps in addition to such other tools or implements as laid down in special instructions.

9.11 Inspection of gauges, signals, tools and implements.—(1) Each inspector of way or works shall at least once in every month inspect the permanent way gauges, hand signal lamps, tools and implements supplied to the gangs under him under rule 9.10 (b).

(2) He shall see that any defective or missing articles are replaced.

9.12 Responsibility of gangmate as to safety of line.—Each gangmate shall ensure—

- (a) that his length of line is kept safe for passage of trains;
- (b) that the hand signals, tools and implements supplied to his gang are in good order and ready for use; and
- (c) that all the men in his gang have a correct knowledge of hand signals.

9.13 Putting in or removing points or crossings.—Except in cases of emergency, no metro railway servant shall put in or remove any points or crossings on and from the running line.

9.14 Working of material trollies and lorries.—(1) A material trolley is a vehicle which can be lifted bodily off the line by not more than four persons. A similar but heavier vehicle shall be deemed to be a

lorry. When a material trolley is loaded with permanent way or other heavy materials, it shall also be deemed, to be a lorry.

(2) Each trolley or lorry shall have the following equipments :

- (a) four hand signal lamps;
- (b) a chain and a padlock;
- (c) such other articles as may be specified by the metro railway administration in this behalf.

(3) Material trollies or vehicles which can be lifted off the track, such as push trollies, motor, lorries and motor trollies—shall not be permitted to operate on the section provided with axle counter. Dip lorries, however, can be permitted to operate under special instructions.

(4) (a) No lorry or material trolley shall be placed on the line except under the supervision of a qualified engineering official-in-charge (permanent way of electrical or signals) who has been authorised by special instructions in this behalf.

(b) Such official-in-charge shall be present at the site when it is used and shall be personally responsible for its proper protection, and removal from the line after use.

(5) A lorry or a material trolley shall ordinarily be run during non-traffic hours and under conditions of clear visibility.

(6) A material trolley or lorry shall not be placed on the running line unless—

- (a) The traction power controller has confirmed that the traction current on the section has been switched off; and
- (b) during traffic hours track possession has also been taken of that section by the engineering official-in-charge.
- (c) Material trollies or lorries shall not be left unattended when in use unless they have been properly secured.
- (d) Material trollies or lorries shall be protected during traffic hours on either side at a distance of not less than 400 metres by one person displaying a hand signal at danger. In all cases where the person at either end cannot keep the lorry or trolley in view, additional person shall be kept in the middle to relay signals.
- (e) Protection for lorries and material trollies shall not be removed until the official-in-charge has given orders to withdraw them.

(7) At the close of the work, the engineering official-in-charge shall issue a certificate in writing to the nearest station master that the material trolley-lorry has been taken off the line and secured, the line is free from all obstructions, third rail alignment is clear from any tools implements, wire etc. which might have been used at site, no staff is working in the section and the track is safe for resumption of train services; and on receipt of safety certificates the traffic

controller shall permit switching on of traction current and resumption of train services.

(8) A lorry or material trolley, when not in use, shall be placed at safe place clear of the line.

(9) Material trollies and lorries shall be used only for carrying permanent way and other materials and for no other purpose.

(10) After a material trolley or lorry has been removed from the track, the SMs on duty at either end of the section shall, if necessary, restore to normal the axle counter of the section by utilising the resetting device as per procedure laid down in special instructions.

## CHAPTE X

### POWER SUPPLY AND TRACTION CURRENT ARRANGEMENTS

10.1 Inspection of electrical way and works.—The electrical way and works shall be inspected regularly in accordance with instructions by officials nominated for the purpose and in accordance with the duties assigned to them.

10.2 Permit to work adjacent to or involving electrical equipment.—(1) Works shall be carried out adjacent to electrical equipment or involving any parts thereof only by qualified Metro Railways servants.

(2) No works under sub-rule (1) shall be undertaken unless an authorised electrical person has given a permit to work and in addition, nominated a qualified representative of the electrical branch, when necessary, in accordance with instructions on this behalf to the available at the site of work to ensure necessary safety and guidance.

(3) The authorised electrical person shall not issue such permit to work without the knowledge and consent of the traction power controller whom in turn, shall keep the traffic controller informed when trained movements are affected.

10.3 Warning to staff and public.—All electrical equipment shall be regarded as being live at all times and consequently dangerous to human life, save and except in cases, where the electrical equipment has been specially made dead in accordance with instructions, on this behalf. Caution notices shall be prominently fixed near all vulnerable places to warn staff and public to exercise due caution.

10.4 Switching 'off' traction current.—(1) Traction current will ordinarily remain 'on' unless needed to be switched 'off' either due to emergency or for any

other purpose in accordance with instructions issued in this regard by Chief Electrical Engineer.

(2) When it is necessary for traction current to be switched 'off' during traffic hours in emergencies from a specified part of a third rail section, while the rest of the section remains 'on' the same shall not be switched 'off' unless—

(a) the traction power controller has obtained on assurance from the authorised electrical person that isolation have been made as specified.

(b) the traffic controller has been informed, and

(c) all concerned metro railway servants have been advised by a message by the traction power controller to ensure that there are no further train movements over the affected section.

10.5 Switching 'on' traction current.—(1) When traction current has been switched 'off' the current shall be switched 'on' in accordance with instructions issued in this regard by the Chief Electrical Engineer.

(2) Before switching 'on' the current the traction power controller shall obtain the permission of traffic controller.

(3) In all cases where possession of track has been taken for any purpose, the traffic controller shall give said permission under sub-rule (2) after receiving a certificate from the engineering official-in-charge that the running line is safe and free from all obstructions.

(4) Before resumption of traffic, the traffic controller shall obtain a confirmation from traction power controller that the third rail is safe and the power has been switched 'on'.

(5) The engineering official-in-charge nominated for the supervisory works over the section shall issue a certificate under sub-rule (3) after complying with procedure under special instructions.

10.6 Emergency conditions when traction current must be switched 'off'.—Notwithstanding the provisions of rule 10.4 in the following circumstances.—

(a) to stop serious arcing or fusing;

(b) to stop train in unusual circumstances;

(c) when the flood water overflows the central drain; traction current shall be switched

'off by the quickest means by the competent staff and the traction power controller shall be informed in this regard by the person having done so, giving his identity. The same person shall, when the cause of switching 'off' is over, communicate with the traction power controller and inform him to restore the traction power.

10.7 Work on third rail or any associated equipment thereof.—No work shall be undertaken on third rail or its associated equipment or in zones within 2 metres from third rail except in accordance

with instructions issued in this regard by Chief Electrical Engineer.

10.8 Train maintenance works on the line.—When it is necessary to carry out any work on train which involves persons working within 2 metres from third rail, works shall be carried out with proper safety precautions in accordance with instructions issued by Chief Electrical Engineering metro railway in this regard.

[No. 83|MTP|C|40-Vol. II]

S. K. KHANNA, Director (Safety & Coaching)